

Rapport

Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem

Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-m.e.r.-
procedure

Klant: Gemeente Haarlem

Referentie: T&PBE9096R001F05

Versie: 05/Finale versie

Datum: 27 oktober 2016

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem

Ondertitel: NRD SOR Haarlem
Referentie: T&PBE9096R001F05
Versie: 05/Finale versie
Datum: 27 oktober 2016
Projectnaam: Plan-MER Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem
Projectnummer: BE9096
Auteur(s): Hugo Woesthuis

Opgesteld door: Hugo Woesthuis

Gecontroleerd door: Jan J. Bakker

Datum/Initialen: 13-10-2016

Goedgekeurd door: Paul Eijssen

Datum/Initialen: 25-10-2016



Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	De Structuurvisie openbare ruimte en de aanleiding van deze notitie	1
1.2	Waarom een plan-m.e.r.?	1
1.3	Waarom deze notitie?	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Structuurvisie en Duurzaam ontwikkelingsmodel	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Van hoofdkoers naar opgaven	4
2.3	Hoofdkeuzen en sleutelprojecten	5
3	Afbakening reikwijdte en inhoud voor de plan-m.e.r.	8
3.1	Waar gaat het plan-MER (wel en niet) over?	8
3.2	Alternatieven	9
3.3	Inhoud van het plan-MER	9
4	Aanpak effectbeoordeling	10
4.1	Beoordelingskader	10
4.2	Referentiesituatie als basis voor de effectbepaling	12
4.3	Beoordelingsmethodiek	12
4.4	Maatregelen	13
5	Procedure en planning	14
5.1	M.e.r.-procedure	14
5.2	Planning	15
6	Literatuurlijst	16
7	Begrippen- en afkortingen lijst	17

Tabellen

Tabel 1	Te onderzoeken milieuaspecten	10
Tabel 2	Maatlat effectbeoordeling	13

Figuren

Figuur 1	Prioriteringskwadrant	12
Figuur 2.	Procedureschema m.e.r.-procedure	14

1 Inleiding

1.1 De Structuurvisie openbare ruimte en de aanleiding van deze notitie

Haarlem beschikt over diverse, veelal sectoraal georiënteerde, beleidsnota's waarin claims op de openbare ruimte worden gelegd. De beschikbare ruimte in Haarlem is echter schaars. In de praktijk blijkt dat deze nota's niet voldoende handvatten bieden om keuzes te kunnen maken voor de inrichting van de openbare ruimte. Er is behoefte aan een integrale visie op de openbare ruimte. Daartoe wordt de Structuurvisie openbare ruimte opgesteld. De vraag die daarin centraal staat is *hoe de claims op de openbare ruimte moeten worden geprioriteerd*.

De gemeente Haarlem wil met de Structuurvisie openbare ruimte (SOR) duidelijke keuzes voor de openbare ruimte maken om te voorkomen dat 'van alles een beetje' gebeurt of dat vitale maar zwakke functies worden weggedrukt; zoals voetgangers, fietsers, groen en speelruimte voor kinderen. Gezien de huidige prominente plek van verkeer in de openbare ruimte, wil de gemeente met de SOR tegelijkertijd zorgen dat de stad in de toekomst bereikbaar blijft, bij een toenemende bevolkingsgroei en de hiermee gemoeid gaande mobiliteitsgroei.

Vooruitlopend op de SOR heeft het college daarom een voorzet gedaan voor hoe in de toekomst om moet worden gegaan met de toenemende mobiliteit; het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 (mei 2016). Uitgaande van de brede opgave voor Haarlem op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, verduurzaming en maatschappelijk welzijn wordt in dat model ingegaan op de vraag hoe mobiliteit op duurzame wijze te faciliteren is. Hierbij wordt voorgesorteerd op een prioritering van de modaliteiten, te weten; voetganger, fietser, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. De nota over het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte (DMR) is als bijlage bij deze notitie opgenomen. Op dit moment wordt gewerkt aan de Ontwerp SOR waarin het DMR wordt geïntegreerd.

Voor het proces van het opstellen en vaststellen van de (Ontwerp) SOR dient een milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) doorlopen te worden. Het resultaat daarvan, het plan-MER, zal tegelijkertijd met de Ontwerp SOR ter visie worden gelegd. Zo geeft het besluitvormers en geïnteresseerden voor de besluitvorming inzicht in de (positieve en negatieve) milieugevolgen die verwacht kunnen worden door uitvoering van de SOR. Voorliggende notitie is de eerste stap om tot dat plan-MER te komen; het geeft kennis van de m.e.r.-procedure en beschrijft welke onderwerpen en met welke diepgang in het plan-MER behandeld zullen worden.

1.2 Waarom een plan-m.e.r.?

De SOR is mogelijk kaderstellend voor m.e.r.(beoordelings) -plichtige activiteiten, op grond van het Besluit milieueffectrapportage. Bij een dergelijk kaderstellend ruimtelijk plan dient verplicht een plan-m.e.r.-procedure¹ te worden doorlopen. Dit om vroegtijdig inzicht te krijgen in de (potentiële) milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen waaraan de SOR ruimte biedt.

Doel van de plan-m.e.r.

Doel van de plan-m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de structuurvisie. De procedure leidt tot het opstellen van een plan-milieueffectrapport

¹ M.e.r. staat voor de milieueffectrapportageprocedure, MER voor het milieueffectrapport.

(plan-MER) waarin wordt aangegeven welke (positieve en negatieve) gevolgen de structuurvisie kan hebben voor het milieu en met welke maatregelen deze gevolgen kunnen worden beperkt. Het plan-MER dient ter ondersteuning van de formele besluitvorming over de structuurvisie, en wordt op afzonderlijke onderdelen ook gebruikt om de inhoud van de structuurvisie te bepalen.

M.e.r.-plicht

Een belangrijke ontwikkeling die in de ontwerp SOR wordt voorgesteld is het beter benutten en waar nodig aanpassen van een ringwegstructuur om Haarlem. De lengte van de ringstructuur die dan ontstaat bedraagt ca. 28 km.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. staan de activiteiten waarvoor een milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld als deze worden mogelijk gemaakt in een plan zoals bedoeld in artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

Uit categorie 1.2 van onderdeel D volgt een plan-m.e.r.-plicht voor *“de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer”* en onderdeel is van *“het plan, bedoeld in [...] de structuurvisie, bedoeld in artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening [...]”*.

De aanpassingen aan de ringwegstructuur vallen daarmee binnen de omschrijving van categorie D2.1 en daarmee is de SOR plan-m.e.r.-plichtig en moet een plan-MER worden opgesteld. Overigens wordt voor het bepalen van de plan-m.e.r.-plicht de totale lengte van de ringstructuur beschouwd, en niet de optelsom van individuele aan te passen wegvakken. De ontwerp SOR zal geen andere voornemens mogelijk maken waardoor een (plan)-m.e.r.-plicht kan ontstaan.

Daarnaast kan een plan-m.e.r.-plicht ontstaan als vanwege mogelijk significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van nabijgelegen Natura 2000-gebied, een passende beoordeling moet worden opgesteld. Of dit het geval is, zal nog verder worden onderzocht.

1.3 Waarom deze notitie?

Het uitbrengen van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) heeft als doel informatie te verschaffen over de opzet en inhoud van het plan-MER behorende bij de ontwerp SOR. Dat wil zeggen dat in deze notitie wordt aangegeven wat en op welke manier er in het plan-MER zal worden onderzocht (reikwijdte en detailniveau).

Daarnaast dient de NRD om belanghebbenden te informeren over de manier waarop de milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen die de SOR mogelijk maakt, onderzocht en beschreven zullen worden. Zij vormt de basis voor raadpleging van betrokken instanties, voor inspraak en voor een adviesaanvraag bij de Commissie MER.

Het uitbrengen van de NRD valt in de eerste stap van de plan-m.e.r.-procedure, zoals beschreven in hoofdstuk 4.2.

1.4 Leeswijzer

In voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt verder ingegaan op de reikwijdte van het plan-MER en het detailniveau van de milieubeoordeling. Achtereenvolgens komen de volgende hoofdstukken aan bod:

- Hoofdstuk 2: Structuurvisie en het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte
- Hoofdstuk 3: Afbakening van de reikwijdte en de inhoud voor de plan-MER;
- Hoofdstuk 4: Aanpak van de effectbeoordeling;
- Hoofdstuk 5: Procedurele aspecten en planning.

2 Structuurvisie en Duurzaam ontwikkelingsmodel

2.1 Inleiding

Het opstellen van de Ontwerp SOR is voorafgegaan door een Hoofdlijnennotitie (2012) en Voorontwerp SOR (2013) die door het college van B&W zijn vastgesteld. Beiden zijn ook voorgelegd aan de betrokken raadscommissies en zijn onderwerp geweest van een participatieproces met bewoners van de stad. Daarnaast ligt, zoals vermeld in de inleiding, het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte 2040 (DMR) aan de basis van de Ontwerp SOR. Ook deze is door het college van B&W vastgesteld.

Deze paragraaf beschrijft de huidige stand van zaken om tot een geïntegreerde Ontwerp SOR te komen, waarin de voorgaande stappen zijn verwerkt. Tegelijk met het opstellen van het plan-MER zal de Ontwerp SOR nog verder worden uitgewerkt.

2.2 Van hoofdkoers naar opgaven

In het Voorontwerp werd ingegaan op de bestuurlijke hoofdkoers van de SOR: *het behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu*. Die hoofdkoers is leidend voor de rol en inrichting van de openbare ruimte in Haarlem. De uitdaging voor de SOR is om aan te geven hoe de openbare ruimte dienstbaar kan worden ingericht en bijdraagt aan de hoofdkoers van Haarlem.

Haarlem kiest ervoor om de hoofdkoers voor de Ontwerp SOR te concretiseren langs de lijn van doelen, opgaven, hoofdkeuzes, en sleutelprojecten, regionale beleidslijnen en generieke richtlijnen. Deze komen in de rest van dit hoofdstuk aan de orde. Ten opzichte van de Voorontwerp SOR worden de doelen voor de Ontwerp SOR verder uitgewerkt en worden ze nadrukkelijk binnen een bovenlokale, regionale context beschouwd.

Uit de doelen en het regionale perspectief volgen opgaven waarvoor Haarlem gesteld staat. Aan deze opgaven ligt een globale probleemanalyse ten grondslag. Deze is impliciet in de opgaven verwerkt en geeft een beeld van wat de aanleiding is voor het voorgenomen beleid. In het plan-MER zal de onderliggende probleemanalyse expliciet worden verwoord, waar relevant met een onderscheid naar gebied overstijgende, regionale issues en lokale, binnenstedelijke issues, alsmede met een onderscheid naar omgevingsknelpunten en 'beleidstekorten'. Dit geeft handvatten om te beoordelen of de problemen waarvoor de SOR een antwoord moet bieden, ook daadwerkelijk worden opgelost.

De opgaven voor de Ontwerp SOR zijn hieronder genoemd. De meeste opgaven waren al opgenomen in het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte (zie bijlage 1 voor een uitgebreide beschrijving). Deze zijn aangevuld met opgaven op het gebied van groen, water en klimaatbestendigheid:

- **Het regionale perspectief;** Haarlem speelt een eigen rol in het versterken van de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam (MRA):
 - Het versterken van de 'quality of life';
 - Het versterken van de 'identiteit en eigenheid';
 - Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit ;
 - Regionale opgaven worden in regionaal verband aangepakt.

- Vanuit de doelstelling ‘**metropolitane economie**’ volgen de opgaven:
 - Een betere, multimodale, verknoping van Haarlem met de regio voor woon- en werkverkeer;
 - Ruimtelijk inspelen op veranderen rollen van traditionele, groeiende en nieuw soortige bedrijven;
 - Het bieden van kleinschalige productie- en interactiemilieus in en om het centrum voor start-ups en scale-ups;
 - Het benutten en versterken van de toeristische potentie van de regio en van Haarlem als bezoekstad.
- Vanuit de doelstelling ‘**aantrekkelijke stad**’ volgen de opgaven:
 - Het realiseren van verdichting met behoud van kwaliteit ten behoeve van de groeiende woningvraag;
 - Het behoud en toevoegen van waardevolle groene locaties en water in de stad;
 - De verantwoordelijke omgang met de ecologische diversiteit in de stad;
 - De betere beleefbaarheid van historische (lijn)verbindingen met de omgeving;
 - Het versterken van (levendige) stadsstraten.
- Vanuit de doelstelling ‘**gezonde stad**’ volgen de opgaven:
 - Meer groen in de woonomgeving ten behoeve van het welzijn en de volksgezondheid;
 - Veilige en goed oversteekbare straten zodat mensen langer en eerder zelfstandig kunnen wonen;
 - Een inrichting van de openbare ruimte die beweging stimuleert;
 - Groen en wateroppervlak om extreme regen, droogte en hitte te kunnen opvangen;
 - Terugdringen van de hinder, gezondheids- en klimaateffecten door verkeer;
 - Het tegengaan van sociale segregatie door ruimtelijke en functionele verbondenheid.
- Vanuit de doelstelling ‘**bereikbare stad**’ volgen de opgaven:
 - Het teweegbrengen van een verandering van de modal split van autogebruik naar wandelen, fietsen en OV door een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte;
 - Het faciliteren van de autonoom groeiende voetgangers- en fietsersstromen;
 - Het geleiden van regionaal oost-west autoverkeer om de stad;
 - Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden;
 - Bereikbaarheid binnenstad garanderen;
 - Het verbeteren van het regionale multimodale netwerk.

2.3 Hoofdkeuzen en sleutelprojecten

Om de beschreven opgaven te verwezenlijken heeft de gemeente een 12-tal hoofdkeuzes gemaakt gericht op het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte. In essentie steunen die keuzes voor de Ontwerp SOR op het idee om de openbare ruimte in Haarlem zodanig in te richten dat er meer wordt gelopen en gefietst, er meer gebruik wordt gemaakt van het OV, en juist minder gebruik wordt gemaakt van de auto. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld groen, water, recreëren, verblijf etc. en wordt een kwaliteitsimpuls mogelijk. Zo kunnen veel opgaven worden verwezenlijkt. Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid (tevens een opgave) versterkt door op verschillende niveaus passende faciliteiten, andere routes of alternatieve modaliteit(en) mogelijk te maken; bijvoorbeeld een ringstructuur om de stad, slimme routes van de ring naar de binnenstad, parkeergarages op strategische plekken en op verschillende afstanden van de binnenstad, langzaam verkeersnetwerken en HOV.

De hoofdkeuzen die de gemeente heeft gemaakt voor de Ontwerp SOR zijn hieronder genoemd. De meeste keuzen waren al opgenomen in het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte (zie bijlage 1 voor een uitgebreide beschrijving). Deze zijn aangevuld met keuzen op het gebied van groen, water en klimaat:

- Haarlem kiest voor een zonerings van de stad (dit wordt beschouwd als onderliggend principe en niet zozeer als hoofdkeus);
- Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit;
- Haarlem kiest voor de auto te gast in een verruimd centraal stedelijk gebied;
- Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring;
- Haarlem kiest voor een kwaliteitssprong van de looproutes;
- Haarlem kiest voor de fiets in de binnenstad;
- Haarlem kiest voor het versterken van de HOV-corridor;
- Haarlem kiest voor multimodale bereikbaarheid in de metropool;
- Haarlem kiest voor recreatieve mogelijkheden;
- Haarlem kiest voor ruimte voor stadsnatuur;
- Haarlem kiest voor gezonde straatbomen;
- Haarlem kiest voor een klimaatbestendige stad.

Deze hoofdkeuzes zijn (en worden nog) uitgewerkt in:

Concrete **slutelprojecten**; projecten die van wezenlijk belang zijn voor het realiseren van de opgaven van Haarlem. De gebiedsoverstijgende slutelprojecten dragen bij aan een netwerkstructuur en hangen in grote mate samen, waarbij een aantal projecten elkaar versterkt of niet los van elkaar kan worden ontwikkeld. Tegelijkertijd zijn het integrale projecten waarin en waarmee verschillende hoofdkeuzes en opgaven concreet zijn uitgewerkt. Het betreft:

- Herontwikkeling zone Amsterdamse Poort;
- Kennemertunnel en ruimtelijk knooppunt Buitenrust;
- Entreeroute Oudeweg/ Spaarnedamseweg/ Hooimarkt;
- Station Haarlem/ Schoterweg/ Rijkssstraatweg;
- Opwaardering westelijke randweg;
- Boulevard Westelijke Centrumring;
- Velserversbinding (verbinding N208-A22-A9);
- Stadsstraat Europaweg;
- Fietsparkeren;
- Houtplein.

Regionale beleidstrajecten; beleidsvoornemens die ook van wezenlijk belang zijn voor het realiseren van de opgaven van Haarlem en die in regionaal verband moeten worden afgestemd. Ook deze dragen bij aan een netwerkstructuur en hangen sterk samen met de andere voornemens. Concreet betreft het:

- Versterken metropolitane OV-structuur;
- Versterken metropolitane fietsstructuur;
- Dynamisch verkeersmanagement voor regionaal verkeer;
- Haarlem Bezoekstad.

En **generieke richtlijnen** voor toekomstige, lokale herinrichtingsopgaven in de stad. De toepassing van de richtlijnen in toekomstige herinrichtingsopgaven zal de opgaven van Haarlem verder bevorderen, maar worden niet essentieel geacht voor de strategische ruimtelijke beleidsrichting van de stad.

In deze paragraaf zijn zowel het Duurzaam ontwikkelingsmodel Ruimte en Mobiliteit en de SOR genoemd. Het zal duidelijk zijn dat de SOR breder is dan het ontwikkelingsmodel, en dat de SOR naast de in het ontwikkelingsmodel genoemde opgaven en hoofdkeuzen een nadere uitwerking bevat van de sleutelprojecten en regionale beleidstrajecten in termen van groen, water en klimaat. De uitwerking hiervan is eind 2016 en tijdig voor het opstellen van de plan-MER beschikbaar.

3 Afbakening reikwijdte en inhoud voor de plan-m.e.r.

3.1 Waar gaat het plan-MER (wel en niet) over?

Het MER heeft primair tot doel om de milieugevolgen te verkennen van de beleidskeuzes die de gemeente maakt. De reikwijdte van het MER is daardoor minder breed dan die van het beleid zelf. In deze paragraaf wordt aangegeven welke planonderdelen zullen worden beoordeeld in het MER en op welk schaalniveau.

Het mobiliteitsmodel: netwerkstrategie, sleutelprojecten en beleidslijnen

Ten grondslag aan de diverse sleutelprojecten en beleidslijnen ligt een netwerkstrategie voor voetgangers, fietsers, (H)OV en autoverkeer (zie ook hoofdstuk 4 van het DMR, bijlage 1). Het totaalpakket van maatregelen dat tot deze netwerkstrategie leidt, bestaat uit infrastructurele ingrepen (t.b.v. de ringstructuur en het autoluwer maken van de stad, zoals de Kennemertunnel en de Velserversbinding, maar ook lokale capaciteitsuitbreidingen en -beperkingen), verkeerskundige maatregelen, parkeervoorzieningen, voornemens voor het HOV-, fiets- en wandelnetwerk.

In het plan-MER wordt het totale mobiliteitsnetwerk allereerst als geheel op milieukansen en –risico's beoordeeld. Van de mobiliteit gerelateerde elementen van de sleutelprojecten of regionale beleidslijnen wordt voorts (globaal) beoordeeld in hoeverre zij bijdragen aan het verwezenlijken van de gebied overstijgende opgaven en bovenlokale effecten bepalen; zo wordt de samenhang en afhankelijkheid van deze projecten in beeld gebracht. Van de sleutelprojecten worden bovendien globaal, indien relevant, de mogelijke lokale milieugevolgen beoordeeld. Als gevolg hiervan kunnen milieukansen en –risico's waar mogelijk locatiespecifiek worden geduid.

Water en groen gerelateerde maatregelen

Samenhangend met de beoordeling van de netwerkstrategie wordt in het plan-MER ook het totaal van concrete water en groen gerelateerde maatregelen op overkoepelend niveau beoordeeld. Van de sleutelprojecten worden voorts (globaal en waar relevant) de mogelijke lokale gevolgen beoordeeld. Als gevolg hiervan kunnen milieukansen en –risico's, waar mogelijk aanwezig, locatiespecifiek worden geduid.

Het is voor de afbakening van de reikwijdte voor het plan-MER verder relevant of de gemeente zelf verantwoordelijk is voor het beleid, of het nieuw beleid betreft en of het vanuit milieuoogpunt relevant is:

Gemeentelijke verantwoordelijkheid of inzet

Het plan-MER dient ter ondersteuning van de besluitvorming over de SOR van de gemeente Haarlem. Het gaat daarbij allereerst om de strategische doelen en projecten die het plan beoogt en waarvoor de gemeente Haarlem bevoegd gezag en (beleids)verantwoordelijk is. Ook kunnen hier beleid en projecten toe behoren die de gemeente gerealiseerd wil zien en waarvoor zij zich sterk wil maken, maar waarvoor zij niet het bevoegd gezag is.

Trendbreuk; nieuw beleid?

Het plan-MER gaat vooral in op de beleidsvoornemens die wezenlijk nieuw en anders zijn ten opzichte van vigerend beleid (is er sprake van een 'trendbreuk?'). Beleidsvoornemens opgenomen in de SOR die al in eerder beleid zijn vastgesteld, maken onderdeel uit van de referentiesituatie.

Milieurelevant

Relevant zijn met name de activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn, dan wel mogelijk aanzienlijke effecten op milieu, natuur of landschap hebben. Onderdelen van de SOR waarvan op voorhand duidelijk is dat geen significante effecten worden verwacht op het milieu, blijven buiten beschouwing.

3.2 Alternatieven

In de afgelopen fase, volgend op het Voorontwerp van de SOR, zijn verschillende opties voor het mobiliteitsmodel beschouwd. Deze opties zijn sterk bepalend voor de bereikbaarheid van Haarlem en voor de hoeveelheid ruimte die het autoverkeer in de stad inneemt. Vanwege het laatste is het model ook sterk bepalend voor de hoeveelheid openbare ruimte die aangewend kan worden voor andere gebruiksfuncties, zoals fietsverkeer, groen en water. Met de verschillende opties zijn onderscheidende alternatieven geformuleerd en onderzocht. Uit dit alternatievenonderzoek is het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte (DMR) als voorkeursalternatief geselecteerd.

In bijlage 2 is een notitie opgenomen waarin het trechteringsproces is beschreven, alsmede de afwegingen die daarin zijn gemaakt om tot het voorkeursalternatief (het DMR) te komen. Voor de structuurvisie zullen in het plan-MER dan ook geen alternatieven meer worden beschouwd.

3.3 Inhoud van het plan-MER

De kern van het plan-MER wordt gevormd door een milieueffectrapport waarin de milieueffecten van de SOR worden beschreven. Het milieueffectrapport bevat de volgende onderdelen:

- a. een beschrijving van de (milieu)probleemstelling en het doel van de SOR;
- b. een beschrijving van de voor het plan-MER relevante ontwikkelingen in de SOR;
- c. een overzicht van eerder vastgestelde (beleids)plannen, met onderscheid in autonome (beleids)plannen en beleid waarover in het kader van de SOR opnieuw wordt besloten;
- d. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de SOR daarvoor gevolgen kan hebben, en de te verwachten ontwikkeling van het milieu als de ontwikkelingen in de SOR niet worden ondernomen (autonome ontwikkeling);
- e. een beschrijving en beoordeling van de gevolgen voor het milieu die de ontwikkelingen die voortvloeien uit de SOR kunnen hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- f. een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- g. een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de ontwikkelingen die voortvloeien uit de SOR.

4 Aanpak effectbeoordeling

4.1 Beoordelingskader

De SOR beoogt een beleidskoers uit te stippelen waarin keuzes zijn gemaakt over het toekennen van de openbare ruimte aan verschillende doeleinden, gebaseerd op een integrale afweging van uiteenlopende omgevingsbelangen.

Om deze integrale afweging te kunnen maken wordt in een plan-MER een breed, integraal beoordelingskader gehanteerd van omgevingsaspecten. Dit plan-MER brengt daarmee niet alleen de milieu gerelateerde neveneffecten in beeld, maar tevens de mate waarin het plan erin slaagt om de ambities voor de openbare ruimte waar te maken. Immers, zo levert het plan-MER echt de relevante beslisinformatie voor de besluitvorming over het plan. Tegelijkertijd zijn mogelijke milieueffecten die niet op enige manier relevant zijn voor de besluitvorming in deze fase, buiten het beoordelingskader gehouden: bijvoorbeeld bodemkwaliteit.

De diepgang van de effectbeoordeling sluit voorts aan bij de concreetheid van de beleidsvoornemens (projecten en beleidlijnen) die in de Ontwerp SOR worden voorgesteld. Dat betekent dat sommige milieugevolgen van bepaalde voornemens op (semi)kwantitatieve manier in beeld kunnen worden gebracht, en dat het grootste deel op basis van een kwalitatief, deskundigen oordeel zal worden beoordeeld.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de thema's, effecten en onderzoeksmethode voor het plan-MER.

Tabel 1 Te onderzoeken milieuaspecten

Omgevingsaspect	Criteria
Bereikbaarheid en mobiliteit	<p>Bereikbaarheid: kernvraag is hoe het multimodale netwerk functioneert voor de <i>bereikbaarheid op verschillende niveaus</i>, en of hierin een verbetering optreedt (of niet). Er wordt onderscheid gemaakt naar regionale bereikbaarheid, (binnen)stedelijke bereikbaarheid en de bereikbaarheid van het buitengebied (recreatiegebieden). Op basis van (semi)kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over de bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten en relaties/ gebieden, wordt een geaggregeerd, kwalitatief oordeel gevormd over de bereikbaarheid van het totale multimodale netwerk.</p> <p>Modalshift: de kernvraag is in hoeverre als gevolg van de infrastructurele maatregelen en het flankerende beleid een modal shift optreedt, van de auto naar andere vervoersmiddelen (OV + fiets). Op basis van een deskundigenoordeel en een vergelijking met best practice in andere steden wordt hierover een oordeel gevormd.</p> <p>Neveneffecten afwikkeling autoverkeer: kernvraag is of het voorgenomen mobiliteitsmodel nog tot nieuwe knelpunten in de afwikkeling van het autoverkeer kan leiden. Hiervoor wordt een analyse uitgevoerd van I/C verhoudingen zoals berekend met het verkeersmodel Noord-Holland ten behoeve van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte.</p>
Ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied	<p>Vrije ruimte: kernvraag is in hoeverre met de voorgestelde zonering van de stad (incl. parkeering) en overige mobiliteitsmaatregelen, het autogebruik in (binnen)stad afneemt en hierdoor vrije ruimte voor andere doeleinden ontstaat. Met behulp van verkeersgegevens (op te heffen rijstroken) en globale schetsen van de sleutelprojecten zal een grofmazige inschatting worden gedaan van de vrijkomende ruimte. Dit moet aannemelijk worden gemaakt. Op welke plekken ontstaat hierdoor hoeveel ruimte?</p>

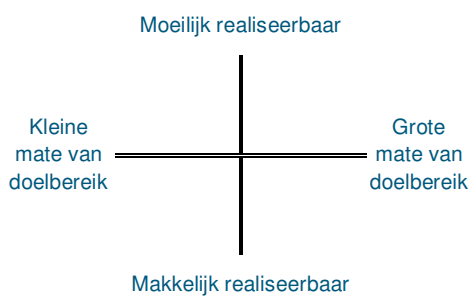
	<p>Water en groen: kernvraag is waar en hoeveel water en groen in de openbare ruimte extra gerealiseerd gaat worden. De beoordeling wordt gedaan op basis van een globale inschatting.</p> <p>Cult. historie: kernvraag is in hoeverre door de te verwachten herinrichting van de openbare ruimte, positieve of negatieve effecten op/ kansen en risico's voor cult. historische waarden kunnen optreden. Hieronder valt ook het zekerstellen van de houten fundering door een stabielere (voldoende) grondwaterstand.</p> <p>Verbinding met omgeving: kernvraag is hoe met de inrichting van de openbare ruimte in de stad een verbinding met het buitengebied wordt gerealiseerd. In de kwalitatieve beoordeling ligt daarbij de focus op de ruimtelijke verbinding (netwerk) en de herkenbaarheid.</p>
<p>Gezondheid en welzijn</p>	<p>Geluid; kernvraag is in hoeverre, als gevolg van veranderende verkeersintensiteiten en –stromen de geluidsbelasting/ hinder toe- of afneemt, en knelpunten ontstaan of oplossen. (Kwantitatieve aanpak.)</p> <p>Luchtkwaliteit; kernvraag is in hoeverre de blootstelling aan luchtvervuiling toe- of afneemt, en knelpunten ontstaan of oplossen. (Kwantitatieve aanpak.)</p> <p>Externe veiligheid; kernvraag is in hoeverre EV risico's toe- of afnemen, en knelpunten ontstaan. Hiervoor wordt op basis van een deskundigen oordeel bepaald of als gevolg van de andere verkeersstromen (route gevaarlijke stoffen) risico's toe- of af kunnen nemen.</p> <p>Mogelijkheden tot bewegen/ barrièrewerking; kernvraag is in hoeverre/ waar de openbare ruimte autolouwer wordt, of juist niet, waardoor middels een andere (groen/blauwe) inrichting meer ruimte ontstaat voor wandelen, fietsen, recreëren en ontmoeting. Een kwalitatieve beoordeling.</p> <p>Hitte stress: kernvraag is waar in de stad hittestress kan ontstaan en in hoeverre dit op die plekken met water en groen in de openbare ruimte verminderd kan worden.</p>
<p>Natuur</p>	<p>Beschermde gebieden: kernvraag is of/ welke door ruimtebeslag, verstoring of stikstofdepositie negatieve effecten op beschermde natuurgebieden (N2000 en NNN) te verwachten zijn, en in hoeverre die te mitigeren zijn. (Kwantitatieve en kwalitatieve aanpak.)</p> <p>Beschermde soorten: kernvraag is of/ welke positieve en negatieve effecten (generiek) op beschermde soorten te verwachten zijn en met welke maatregelen die te voorkomen of mitigeren zijn. (Kwalitatieve aanpak.)</p>
<p>Water</p>	<p>Grondwatersysteem en –kwaliteit: de kernvraag is in hoeverre, als gevolg van de tunnetaanleg en aanleg extra oppervlaktewater, negatieve of positieve effecten op het grondwatersysteem en de grondwaterkwaliteit kunnen optreden. Daaronder worden ook fluctuaties in de grondwaterstand beschouwd. (Kwalitatieve aanpak.)</p> <p>Waterbergingscapaciteit: kernvraag is waar en hoeveel extra waterberging nodig is met het oog op de te verwachten klimaatverandering, en in hoeverre hierin voorzien wordt. (Kwalitatieve aanpak.)</p>
<p>Archeologie</p>	<p>Archeologie: kernvraag is in hoeverre door bodemingrepen (voor de tunnetaanleg, waterberging en aanplant bomen) risico's ontstaan voor archeologische waarden. (Kwalitatieve aanpak.)</p>
<p>Ruimtelijke kwaliteit buitengebied</p>	<p>Aantasting van landschappelijke waarden: kernvraag is in hoeverre landschappelijke waarden worden aangetast door de realisatie van de Velserversbinding. (Kwalitatieve aanpak.)</p>

Het kan zijn dat in het MER (aan de hand van zienswijzen en adviezen van wettelijk adviseurs) naast de genoemde te beantwoorden kernvragen nog vragen worden toegevoegd aan het beoordelingskader. Nieuwe vragen kunnen ook voortkomen uit de nog expliciet te maken probleemstelling.

Naast dat per milieu- en omgevingsthema de effecten in beeld worden gebracht, kan het plan-MER ook in beeld brengen hoe de effecten doorwerken in de verschillende doelen (en opgaven) die voor de SOR zijn geformuleerd. 'Dwars' op de thematische effectbeoordeling volgt dan een totaalbeeld van alle milieu- en omgevingseffecten die bijdragen aan of afbreuk doen aan het verwezenlijken van die doelen en opgaven.

Ook wordt voor de sleutelprojecten en beleidslijnen een globale uitspraak gedaan over de haalbaarheid; bijvoorbeeld in termen bekostiging, draagvlak en afhankelijkheid van andere partijen. Gecombineerd met het individuele belang van een sleutelproject voor het totale doelbereik, zijn de projecten vervolgens te rangschikken op prioriteit om bestuurlijke keuzes op te baseren voor de fasering. Projecten worden hiertoe worden ingedeeld in onderstaande kwadrant:

Figuur 1 Prioriteringskwadrant



4.2 Referentiesituatie als basis voor de effectbepaling

Om de effecten van de ontwikkelingen zoals beschreven in het Voorontwerp van de SOR goed te kunnen beoordelen is een duidelijke referentiesituatie nodig. Dit is de verwachte situatie in de gemeente Haarlem zonder uitvoering van de SOR en bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. Binnen het MER wordt de referentiesituatie in beeld gebracht door middel van:

- De huidige situatie, waarbij de huidige knelpunten in de situatie en in relatie tot de bestaande beleidsdoelen in kaart worden gebracht.
- De autonome ontwikkelingen en vastgesteld beleid, waarbij uitgaande van de verwachte trends en ontwikkelingen wordt nagegaan welke toekomstige situatie ontstaat als de SOR niet wordt vastgesteld.

4.3 Beoordelingsmethodiek

Om de gevolgen van de SOR op een overzichtelijke manier in beeld te kunnen brengen, worden deze per criterium vertaald naar een kwalitatieve score ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen onbedoelde neveneffecten en de mate waarin de beleidsdoelen worden gerealiseerd, en wordt de volgende maatlat aangehouden:

Tabel 2 Maatlat effectbeoordeling

Score	Verklaring scores neveneffecten	Verklaring scores doelbereik
++	Sterk positief effect	Opgaven/ ambities voor lange termijn worden gerealiseerd.
+	Positief effect	Lost (in grote mate) knelpunten uit probleemanalyse op.
0	Geen/ nauwelijks effect	Geen noemenswaardige bijdrage aan doelbereik.
-	Negatief effect	N.v.t.
--	Sterk negatief effect	N.v.t.

Op het niveau van de structuurvisie spelen nog grote onzekerheden over de werkelijk op te treden effecten. Daarom moet in sommige gevallen meer gedacht worden in termen van 'kansen op' en risico's.

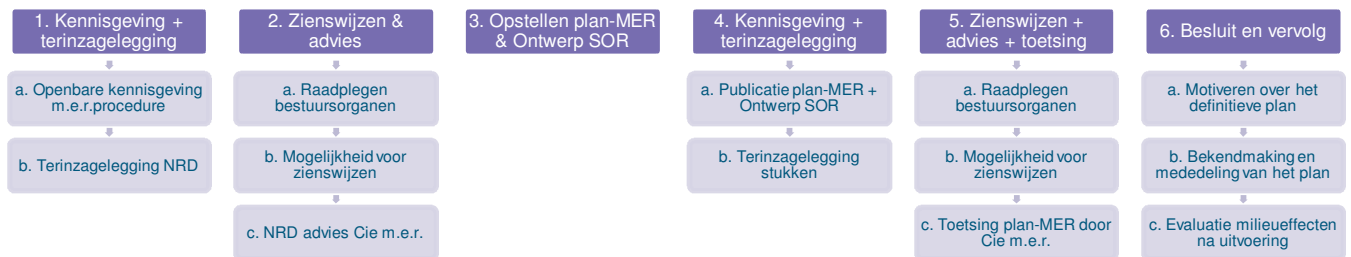
4.4 Maatregelen

De in het MER beschreven milieueffecten kunnen door middel van het uitvoeren van mitigerende maatregelen (hetzij beleidsaanpassingen, hetzij maatregelen op projectniveau) voorkomen, verzacht worden of teniet worden gedaan. In het MER worden deze maatregelen waar relevant genoemd en beschreven. Daarnaast kan uit de effectbeoordeling ook blijken dat maatregelen nodig of mogelijk zijn om positieve effecten te realiseren of versterken. Waar relevant zal het plan-MER ook die in beeld brengen.

5 Procedure en planning

5.1 M.e.r.-procedure

Figuur 2 geeft een overzicht van de stappen van de m.e.r.-procedure in relatie tot de structuurvisie.



Figuur 2. Procedureschema m.e.r.-procedure

De hoofdlijnen van de m.e.r.-procedure voor de SOR zijn als volgt:

1) Openbare kennisgeving van het voornemen door bevoegd gezag en terinzagelegging

De procedure start met een bekendmaking van het voornemen om een plan-MER op te stellen via een openbare kennisgeving en publicatie van voorliggende NRD. De bekendmaking vindt plaats via www.officiëlebekendmakingen.nl. De NRD kan een ieder inzien in de publiekshal Raakspoort, Zijlvest 39 in Haarlem, van 4 november tot en met 16 december 2016 of op www.haarlem.nl, besluitenlijst B en W van 1 november 2016.

2) Advies betrokken bestuursorganen en Cie m.e.r. over reikwijdte en detailniveau, en zienswijzen

Bij de planvorming betrokken bestuursorganen worden actief geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport. De volgende partijen worden actief geraadpleegd (opsomming is niet limitatief):

- Gemeenten: Amsterdam, Bloemendaal, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Hoofddorp, Santpoort, Velsen, Zandvoort;
- Provincie Noord-Holland;
- Hoogheemraadschap van Rijnland;
- Rijkswaterstaat.

Naast de betrokken bestuursorganen kiest de gemeente ervoor om ook de Commissie voor de m.e.r. een advies uit te laten brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport.

Voorts kan eenieder tot en met 16 december reageren op de NRD via het e-mailadres sor@haarlem.nl. Schriftelijke reacties kunnen worden gestuurd naar Gemeente Haarlem, Stadszaken, Postbus 511, 2003PB in Haarlem, t.a.v. mevr. Astrid de Groot. De reacties dienen voorzien te zijn van naam, adres, datum en het onderwerp: NRD Plan-MER SOR.

De ontvangen adviezen en zienswijzen worden voor zover relevant en mogelijk in beschouwing genomen bij het opstellen van het plan-MER.

3) *Opstellen plan-MER & Ontwerp SOR*

De milieuonderzoeken voor de SOR worden uitgevoerd, de effecten worden beoordeeld en de resultaten worden vastgelegd in het plan-MER. De resultaten worden meegenomen bij het verder uitwerken van de Ontwerp SOR.

4) *Kennisgeving en terinzagelegging plan-MER en Ontwerp SOR*

Het plan-MER wordt samen met het ontwerp SOR 6 weken ter inzage gelegd.

5) *Advies betrokken bestuursorganen, Cie m.e.r. en zienswijzen*

Wederom worden de relevante bestuursorganen betrokken en mag een ieder zienswijzen indienen op het plan-MER en de Ontwerp SOR. Daarnaast toetst de Commissie m.e.r. in deze periode de kwaliteit van het plan-MER en beoordeelt of de juiste (milieu)informatie aanwezig is om een besluit over de structuurvisie te kunnen nemen. De zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. kunnen aanleiding geven tot het bijstellen van de ontwerp SOR.

6) *Besluit en vervolg*

De Structuurvisie wordt vastgesteld door het bevoegd gezag. De gemeente Haarlem zal in de uiteindelijke Structuurvisie motiveren hoe met de uitkomsten van het plan-MER en de inspraakreacties is omgegaan.

5.2 Planning

Globaal ziet het tijdspad voor de SOR en het Plan-MER er als volgt uit:

4 november 2016	Openbare kennisgeving van de plan-m.e.r.
4 november t/m 16 december 2016	Raadpleging betrokken instanties en terinzagelegging voor zienswijzen
December 2016 t/m mei 2017	Opstellen plan-MER en Ontwerp SOR; waarbij in januari/ februari 2017 op basis van het concept Ontwerp SOR een participatietraject zal worden doorlopen met bewoners van de stad.
Juni 2017	Openbare kennisgeving voor het plan-MER en Ontwerp SOR
Juni t/m juli 2017	Terinzagelegging plan-MER en SOR voor zienswijzen, advies betrokken instanties en Commissie m.e.r.
September/oktober 2017	Vaststellen SOR door bevoegd gezag, met motivatie over de doorwerking van het plan-MER en zienswijzen

6 Literatuurlijst

- 1 Hoofdlijnennotitie Openbare Ruimte, Gemeente Haarlem, 10 juli 2012 [online]
<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2012/10-juli/10:00/Hoofdlijnennotitie-Structuurvisie-Openbare-Ruimte/2012263392-BW-Nota-Hoofdlijnennotitie-Structuurvisie-Openbare-Ruimte3.pdf>
- 2 Voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte, Gemeente Haarlem, juli 2013 [online]
<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2013/02-juli/10:00/Voorontwerp-Structuurvisie-Openbare-Ruimte/2013243920-BW-Nota-Voorontwerp-Structuurvisie-Openbare-Ruimte.pdf>
- 3 Structuurvisie openbare ruimte, Afwegingskader duurzaam ontwikkelingsmodel, Gemeente Haarlem, december 2015 [online]
<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2016245554-2-Opinionota-Structuurvisie-openbare-ruimte-duurzaam-ontwikkelingsmodel-Mobiliteit-en-Ruimte-Haarlem-2040.pdf>
- 4 Structuurvisie Openbare Ruimte; Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte 2040, Gemeente Haarlem, mei 2016 [online]
<https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2016/07-juni/10:00/Structuurvisie-openbare-ruimte-Duurzaam-ontwikkelingsmodel-Mobiliteit-en-Ruimte-Haarlem-2040/2016245554-3-Bijlage-1-Structuurvisie-Openbare-Ruimte-duurzaam-ontwikkelingsmodel-mobiliteit-en-ruimte-Haarlem-2040.pdf>

7 Begrippen- en afkortingen lijst

Autonome ontwikkeling

Ontwikkelingen (meestal op het gebied van de ruimtelijke ordening) die plaatsvinden op basis van ontwikkelingen waarover een besluit is genomen.

Bevoegd gezag

Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen.

Commissie voor de m.e.r.

Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het milieueffectrapport.

Cumulatieve effecten

Gezamenlijke effecten van verschillende vormen van verontreiniging en aantasting van het milieu door één of meer activiteiten, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig hoeft te zijn, maar van de verschillende vormen tezamen wel.

DMR

Afkorting voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte 2040; een onderzoeksnota opgesteld ten behoeve van de SOR om het totaalpakket van ruimtelijke en mobiliteitsmaatregelen te bepalen. De nota is mei 2016 door het college van B&W vastgesteld.

Initiatiefnemer

Een natuurlijk persoon of een rechtspersoon (particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

Inspraak

Mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover door de overheid een besluit zal worden genomen.

m.e.r.-plicht

De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport (zie Milieueffectrapport) voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit, via de m.e.r.-procedure (zie Milieueffectrapportage).

Mitigeren

Het verminderen van nadelige effecten (op het milieu) door het treffen van bepaalde maatregelen.

Milieueffectrapport (MER)

Rapport waarin de resultaten worden neergelegd van het onderzoek naar de milieueffecten van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Procedure (voor ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben) met wettelijk geregelde inspraak en advisering; bestaat uit het maken van een startnotitie, richtlijnen, het milieueffectrapport, het beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming en het achteraf evalueren van de werkelijke effecten.

Notitie R&D/ NRD

Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Referentiesituatie

Beschrijving van de bestaande toestand en van de autonome ontwikkeling daarvan tot de planhorizon, na uitvoering van geaccepteerd beleid, als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. De referentiesituatie, ook wel 'nulalternatief', dient als ijkpunt waarmee de gevolgen van de oplossingsrichtingen en maatregelenpakketten worden vergeleken.

SOR

Afkorting voor Structuurvisie Openbare Ruimte.

Studiegebied

Het gebied waarbinnen de gevolgen van oplossingen worden bekeken; de omvang van het studiegebied kan per aspect verschillen.

Voorgenomen activiteit

De ingreep die de initiatiefnemer wil doen en waarover een besluit wordt gevraagd; ook wel het voornemen genoemd.

Wettelijke adviseur

Overheidsinstantie die bij wettelijk voorschrift is aangewezen om het bevoegd gezag zijn oordeel en de gronden daarvoor te geven.

Zoekgebied (voor oplossingen)

Het gebied waarbinnen oplossingen voor de problematiek worden gezocht. Dit kan per (deel)probleem verschillen.

Bijlage 1

Structuurvisie Openbare Ruimte, Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte 2040

Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio
Amsterdam (Mei 2016)



Haarlem

Mei 2016

Gemeente Haarlem

*Structuurvisie Openbare Ruimte
Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040
Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam*



Opgesteld door	Gemeente Haarlem
Titel rapport	Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040
In samenwerking met	Goudappel Coffeng
Illustraties en afbeeldingen	Gemeente Haarlem, tenzij anders vermeld.

Voorwoord

Voor u ligt een voorzet van het college hoe in de toekomst om te gaan met de toenemende mobiliteit; het *Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040*.

Het ontwikkelingsmodel vormt de basis voor de in 2017 door de gemeenteraad van Haarlem vast te stellen Structuurvisie openbare ruimte. Om een volgende stap te kunnen maken gaan wij graag in gesprek met onze regionale partners, burgers en andere belanghebbenden over de ontwikkelingsrichting die hierin wordt geschetst.

Haarlem, stad in beweging

De druk op de openbare ruimte in Haarlem is groot en wordt in de toekomst alleen maar groter. In het voorliggende ontwikkelingsmodel gaan wij in op de vraag hoe mobiliteit op duurzame wijze kan worden gefaciliteerd. Daarmee bedoelen we een efficiënt ruimtegebruik met een minimale milieubelasting waarbij gelijktijdig een kwaliteitsslag in de openbare ruimte kan worden gemaakt.

Uitgaande van de opgaven die voor ons liggen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, verduurzaming en maatschappelijk welzijn komen wij tot zeven met elkaar samenhangende hoofdkeuzen. Daarin staat de primaire keuze voor voetganger, fiets en het openbaar vervoer (OV) centraal. Hiermee samenhangend is het de bedoeling om alleen nog het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de stad te faciliteren.

Belangrijke maatregelen om de mobiliteit in Haarlem duurzaam te verbeteren en tegelijkertijd een ruimtelijke kwaliteitsslag te maken zijn

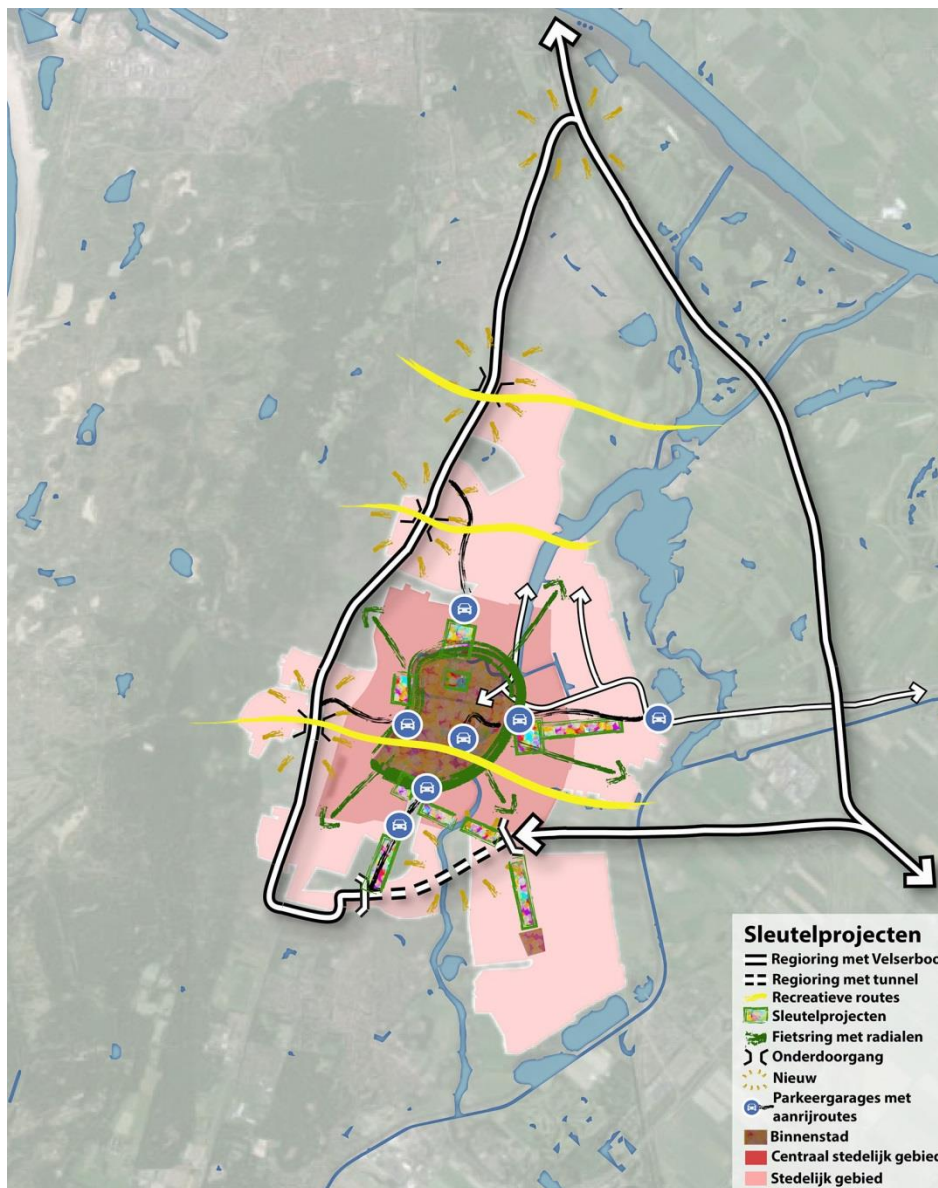
het vergroten van de binnenstad, de transformatie van parkeerring naar fietsring met meer ruimte voor groen, water en verblijven en het verbeteren van regionale verbindingen en het vertrammen van de “noord-zuid” OV lijn.

De auto blijft welkom in Haarlem, maar wordt zo veel mogelijk om de stad geleid. Parkeren in garages wordt toegankelijker gemaakt en de bezoekers krijgen meer keuzevrijheid in termen van afstand tot het centrum en prijs.

Om het gemotoriseerd verkeer te optimaliseren komt een tunnel onder het Spaarne opnieuw in beeld, evenals een betere aansluiting op de A9 aan de noordzijde van de stad. Beide maken deel uit van een grote regionale ring om Haarlem. Deze maatregelen bieden enorme kansen, niet alleen voor het regionaal verkeer, maar ook voor het beter aan elkaar verbinden van Schalkwijk en de rest van Haarlem op economisch, sociaal en ruimtelijk gebied.

De bijkomende milieueffecten van alle verkeerskundige ingrepen worden nog onderzocht.

In dit ontwikkelingsmodel is een overzicht opgenomen van de voorgenomen sleutelprojecten en regionale beleidstrajecten.



Haarlem, samen in beweging

De projecten in dit ontwikkelingsmodel zijn niet vandaag of morgen gerealiseerd, en sluiten vaak aan op een reeds ingezette weg. Zoals het aanleggen van mooie en soms ook snelle voetgangers- en fietsroutes, verbeteren van de gebruikersvriendelijkheid van het OV, het optimaliseren van de (regionale) routes rond de stad en de toegang naar de stad voor auto's.

Om een kwaliteitssprong in de openbare ruimte te kunnen realiseren is soms niet uitgesloten dat de capaciteit van een enkele weg in de toekomst moet worden uitgebreid. Het is dan ook goed te beseffen dat het ontwikkelingsmodel het jaar 2040 als horizon heeft.

Dit kan en wil Haarlem ook niet alleen doen. Daarom nodigen wij u uit te reageren op het voorliggende ontwikkelingsmodel.

Het college van burgemeester en wethouders

Haarlem, mei 2016

Inhoudsopgave

1. Waarom een Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte voor Haarlem?	6
1.1 Inleiding	6
1.2 Voorafgaande stappen.....	7
1.3 Duurzame mobiliteit en technologische ontwikkelingen.....	8
1.4 Proces.....	8
2. Wat zijn de opgaven voor Haarlem?.....	11
2.1 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam.....	11
2.2 Een metropolitane economie	12
2.3 Ruimte: de aantrekkelijke stad	14
2.4 Gezonde stad	15
2.5 Verkeer: de bereikbare stad.....	16
3. Zeven hoofdkeuzen voor duurzame mobiliteit	19
0. Haarlem kiest voor zonering van de stad.....	19
1. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit	22
2. Haarlem kiest voor auto te gast in een verruimd centraal stedelijk gebied.....	23
3. Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring	24
4. Haarlem kiest voor een kwaliteitssprong van de looproutes.....	25
5. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad	26
6. Haarlem kiest voor het versterken van de OV-corridor	27
7. Haarlem kiest voor multimodale bereikbaarheid in de metropool.....	28
4. Netwerken	31
4.1 Voetgangers en fietsers	31
4.2 Openbaar vervoer	34
4.3 Wegennetwerk en parkeren	36
4.4 Conclusie	39
5. Uitvoeringsagenda	41
5.1 Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte	41
1. Herontwikkeling zone Amsterdamse Poort	42
2. Kennemertunnel en ruimtelijk knooppunt Buitenrust	43
3. Entreeroute Oudeweg/Spaarndamseweg/Hooimarkt	44
4. Station Haarlem/Schoterweg/Rijksstraatweg	45
5. Opwaardering westelijke randweg	45
6. Boulevard Westelijke Centrumring	46
7. Velservoog (verbinding N208-A22-A9)	46
8. Stadsstraat Europaweg	47
9. Fietsparkeren	48
10. Houtplein	49
5.2 Regionale beleidstrajecten	50
11. Versterken metropolitane OV-structuur	50
12. Versterken van de metropolitane fietsstructuur	50
13. DVM-maatregelen (Dynamisch VerkeersManagement) regionaal wegverkeer ..	51
14. Haarlem Bezoekersstad	51
6. Effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte.....	53
6.1 Kwantitatieve effecten wegverkeer	53
6.2 Kwalitatieve effecten ontwikkelingsmodel	55

1. Waarom een Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte voor Haarlem?

1.1 Inleiding

De druk op de openbare ruimte in Haarlem is groot en wordt in de toekomst alleen maar groter. Met het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte - wil de gemeente Haarlem haar visie geven op de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem vanuit een brede opgave voor de stad op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, verduurzaming en maatschappelijk welzijn.

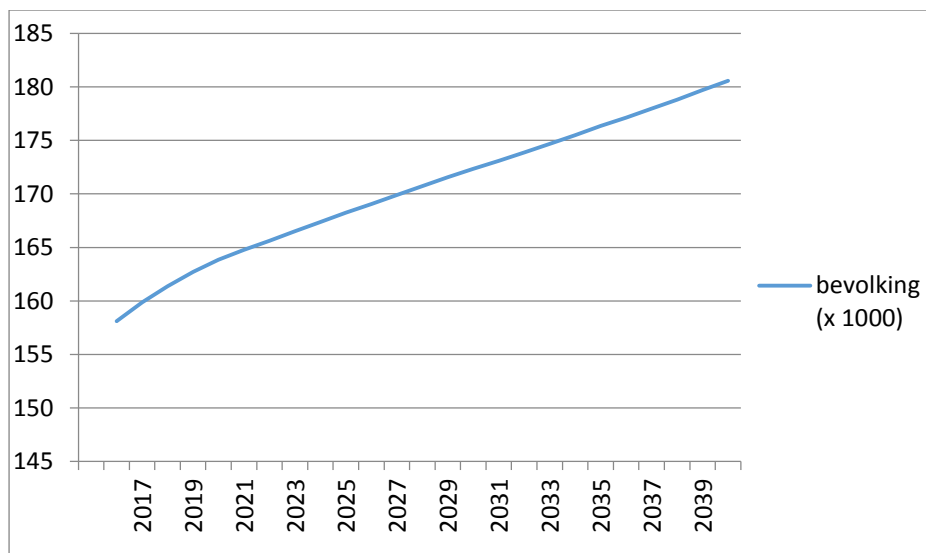
Het duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte geeft de hoofdkeuzen aan in onderlinge samenhang van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het biedt daardoor de visie van het college op de manier waarop Haarlem de kwaliteit van de openbare ruimte wil verbeteren; meer ruimte voor water en groen wil scheppen, de bereikbaarheid van de stad wil garanderen, tegelijk de mobiliteitsgroei wil faciliteren en het beslag op milieu en klimaat wil verminderen.



Hoge druk op de openbare ruimte in Haarlem

De verkeersfunctie, van voetganger tot auto, is de meest elementaire functie in de openbare ruimte. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte geeft antwoord op de vraag hoe een duurzame vorm te geven aan de mobiliteit in Haarlem en tegelijkertijd een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te kunnen maken. Duurzaamheid is een integraal onderdeel hiervan: efficiënt ruimtegebruik, met een minimale milieubelasting.

Naar verwachting zal de Haarlemse bevolking in 2040 zijn toegenomen tot 180.000 inwoners. Los van de bevolkingsgroei neemt ook de mobiliteitsbehoefte van de Haarlemmer toe. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte faciliteert de verwachte mobiliteitsgroei door meer ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers en (H)OV. Tegelijkertijd garandeert het de bereikbaarheid per auto. In het ontwikkelingsmodel wordt de basis gelegd voor een kwaliteitsslag in de openbare ruimte door langs wegvakken met een hoge ruimtelijke potentie meer ruimte voor groen, water en verblijf te bieden. Een kwaliteitsslag die ook van belang is voor het leefmilieu en klimaat. De samenhangende hoofdkeuzen uit dit Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en ruimte hebben een duidelijke onderlinge samenhang. Dit vraagt om een akkoord over de hoofdlijnen van de visie. Binnen deze visie worden Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleids-trajecten nader uitgewerkt.



Volgens de prognoses stijgt de bevolking boven de 180.000 inwoners (bron: DIA Haarlem)

1.2 Voorafgaande stappen

Hoofdkoers en thema's Structuurvisie openbare ruimte

In het Voorontwerp van de Structuurvisie openbare ruimte (2013) (2013/190436) is als hoofdkoers benoemd het "behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu". Haarlem wil hiermee uitdrukken dat het een stad wil zijn (blijven) waar ontmoeting en stedelijk leven centraal staan. Wonen in een kwalitatief goede leefomgeving en in een stedelijke economisch-culturele diversiteit, dat is de basis voor een prettige en toekomstbestendige stad. De Structuurvisie openbare ruimte heeft een tijdshorizon tot 2040.

De hoofdkoers is vertaald in drie thema's die ieder betekenis hebben voor de openbare ruimte:

- Vitale stad
- Metropolitane economie
- Duurzame mobiliteit

Voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn de drie thema's uitgewerkt tot opgaven. De opgaven voor een Vitale stad zijn onderverdeeld in ruimtelijke en gezondheidsopgaven.

Bestuurlijke richting

Begin 2016 hebben de raadscommissies Ontwikkeling en Beheer de volgende richting meegegeven voor de uitwerking van een Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte:

- Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op een beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad en regionale autoverbindingen om de stad en extra regionale fietsverbindingen tussen de steden.
- Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende modaliteiten voorgesteld.

De prioritering luidt als volgt:

- Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen.
- Het belang van de (elektrische) fiets als de primaire vervoerswijze in de stad.
- Het belang van het openbaar vervoer.
- Het belang van het lokale gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

1.3 Duurzame mobiliteit en technologische ontwikkelingen

Technische innovaties beïnvloeden de mobiliteit en gedrag. Bij het opstellen van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte is kritisch gekeken naar de op handen zijnde technologische ontwikkelingen die de mobiliteit in de toekomst verder zullen veranderen. Denk hierbij aan zelfrijdende auto's, verder gebruik van data voor real time informatie, innovatie in energieproductie en nieuwe ICT-toepassingen.

Voor de openbare ruimte van Haarlem kunnen technologische ontwikkelingen kansen bieden. Kansen om de milieubelasting te reduceren, om de openbare ruimte efficiënt te gebruiken, om verschillende vervoersmiddelen te combineren en om de straat van ruimteclaims te ontlasten. De precieze consequenties zijn nu nog moeilijk in te schatten.



Technologische ontwikkelingen (bron: FFWD Mobility Event)

Doelen voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn duidelijk; inzetten op reductie milieuhinder, inzetten op slimme doorstroming in de stad, meer ketenmobiliteit en beperking van het ruimtebeslag van verkeer op straat. Daarom zullen de ontwikkelingen nauw-

lettend worden gevolgd. Wanneer zich kansen voordoen voor duurzame mobiliteit zullen deze maximaal worden benut.

1.4 Proces

Ambities van Haarlem kunnen niet alleen door het gemeentebestuur worden gerealiseerd. Samenwerking is gewenst en nodig met onze regionale partners (buurgemeenten, Provincie Noord Holland), maar ook met burgers, bedrijfsleven, vervoerders en maatschappelijke instellingen. Het voorliggende rapport is daarom een voorzet van het college bedoeld om het gesprek aan te gaan over de hoofdrichting: 'spreekt de ontwikkelingsrichting aan'? 'Wat vindt u sterk en wat behoeft aandacht'?

Op basis van de reacties en de gesprekken wordt het concept afgerond en geïntegreerd in de Structuurvisie openbare ruimte alvorens het voor besluitvorming inclusief formele inspraakprocedures wordt aangeboden aan de gemeenteraad.

De uitvoeringsagenda bij het voorliggende ontwikkelingsmodel bevat de verschillende Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten, die een nadere uitwerking vormen van de gekozen ontwikkelingsrichting. Elk van deze projecten zal binnen de gegeven kaders worden uitgewerkt en een eigen besluitvormingstraject doorlopen.



2. Wat zijn de opgaven voor Haarlem?

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte wil een bijdrage leveren aan de belangrijkste opgaven waar Haarlem voor staat. Het gaat dan zowel om economische, ruimtelijke, gezondheids-, milieukundige, sociale als verkeerskundige opgaven. Maar elk van deze opgaven wordt vanuit het bredere regionale verband, waar Haarlem onderdeel van uitmaakt, benaderd.

2.1 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam

Haarlem en Zuid-Kennemerland staan niet op zichzelf. Ze raken steeds meer verweven met een grotere regio, de metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook dagelijks woon-werk en recreatief verkeer speelt zich op dit schaalniveau af. Amsterdam heeft de metropoolregio nodig voor een sterke (inter)nationale concurrentiepositie, die de regio een duurzame welvaart biedt. In 2050 woont naar verwachting 70% van de wereldbevolking in stedelijke regio's. De internationale concurrentiestrijd is een strijd tussen stedelijke regio's. Het versterken van de specifieke kwaliteiten van Haarlem is daarom belangrijk, niet alleen voor de stad, maar voor de hele regio.

'Quality of life'

De manier waarop we werken, wonen, winkelen en recreëren verandert als gevolg van ICT-ontwikkelingen fundamenteel. Elkaar ontmoeten op goed bereikbare en aantrekkelijke locaties wordt steeds belangrijker. In de internationale concurrentiestrijd om talentvolle kenniswerkers groeit daarbij het belang van 'quality of life' als vestigingsplaatsfactor. Haarlem heeft hierin, samen met de omliggende groene gemeenten, veel te bieden voor de MRA.

Identiteit en eigenheid

Op winkelgebied vervangt internet een deel van de doelaankopen. Daar staat tegenover dat voor 'funshopping' de totale kwaliteitsbeleving steeds belangrijker wordt, inclusief bereikbaarheid, parkeren, kwaliteit van de openbare ruimte en culturele evenementen. Dit stelt nieuwe eisen aan de binnenstad van Haarlem uit oogpunt van de bezoeker. Identiteit en eigenheid van de binnenstad is een sleutelfactor voor succes. Haarlem heeft veel potentie op dit gebied die optimaal moet worden benut.

Ruimtelijke kwaliteit

Daarnaast zijn trends als gezond leven, beschikbaarheid van groene ruimten (in en om de stad) en een groei van duurzame mobiliteit als fiets en trein duidelijk waarneembaar. De kern van de opgave is de groeiende mobiliteit in de stad op te vangen en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte naar een hoger plan te brengen. Mobiliteit ten dienste van goed functionerende en kwalitatief hoogwaardige (economische) centra en woonwijken in de stad. Een goede ruimtelijke kwaliteit vertaalt zich daarbij in een hoger welbevinden van de Haarlemmer en een hogere onroerend goed waarde.



Waternverbinding Meerwijk; situatie voor en na aanpassing

2.2 Een metropolitane economie

Met een aantal thema's en ontwikkelingen wordt rekening gehouden bij de uitwerking van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte.

Het regionale schaalniveau is leidend

De recente bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Holland laten zien dat de verstedelijkingsopgave in de MRA en vooral ook voor de aantrekkelijke regio Haarlem – Amsterdam uitdagend is. Voor de aanpak

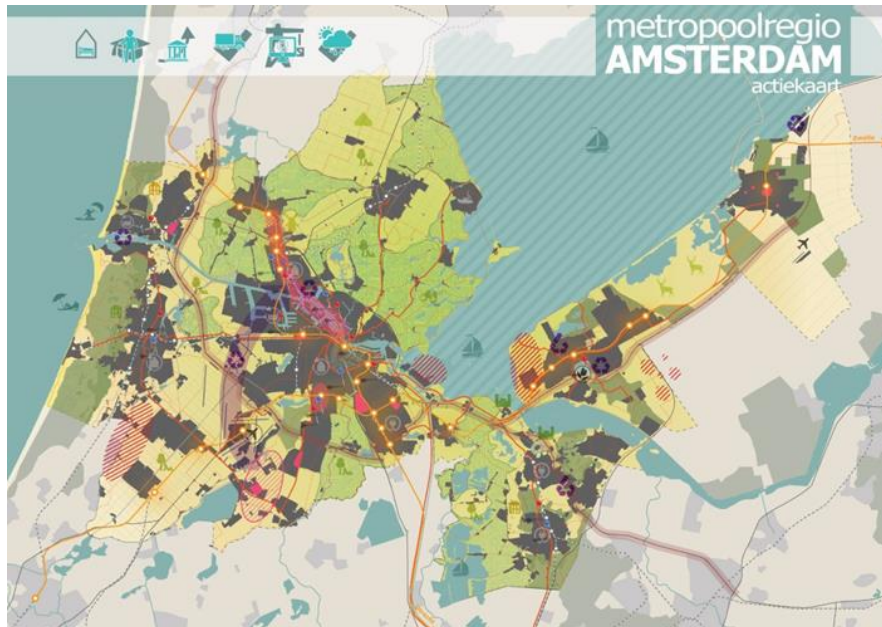
van deze complexe opgave is een goede samenwerking met MRA partners als Amsterdam, Noord-Holland en tussen de partners in de MRA West een voorwaarde. Haarlem wil samen met Zuid-Kennemerland en Velsen goede afspraken maken binnen de MRA over de versterking van het hoogwaardige woon-werkmilieu, betere infrastructurele verbindingen met Amsterdam en Schiphol en het benutten van het groeiende toerisme.

Verknoping met de regio verbeteren

Steeds meer Haarlemmers werken buiten Haarlem. Dit vraagt om het versterken van metropolitane netwerken naar belangrijke werk- en voorzieningenlocaties per auto, fiets en OV in Schiphol en Amsterdam, maar ook naar verder gelegen locaties in de Randstad. Andersom komt een groot deel van de mensen die in Haarlem werken uit de omliggende gemeentes en dit stelt eisen aan de multimodale regionale bereikbaarheid van het centrum van Haarlem, Winkelcentrum Schalkwijk en van de Waarderpolder.

De Haarlemse economie verandert

De Haarlemse economie is in transitie. De rol van traditionele bedrijven als trekkers van de lokale economie neemt verder af. Daar staat tegenover een groeiende rol van start-ups, scale ups (bedrijven die groter groeien), groeiende bezoekersstromen en een belangrijke potentie voor toerisme die beter kan worden benut. Beiden vragen om meer ruimte voor verblijf en voor voetgangers in de stad. Tegelijkertijd is Haarlemse economie sterk verbonden met de MRA. Haarlem biedt aanvullende kwaliteiten die moeten worden versterkt.



Metropoolregio Amsterdam (bron: MRA)

Ruimte bieden aan start-ups en scale-ups

Haarlem heeft relatief veel hoger opgeleiden en zzp-ers. Dit vraagt om kleinschalige interactie- en productiemilieus, maar ook ruimte voor uitgroei en vasthouden van groeiende bedrijven. Deze milieus worden in de binnenstad en schil rond de binnenstad aangetroffen. De opgave is om de levendigheid in die schil te versterken, deze schil beter met de stad te verbinden en vrije locaties te herontwikkelen. Een bijzondere opgave ligt er in het verbinden van zuidwest hoek Waarderpolder (Fiege, Nieuwe Energie) met de stad.



3D Makers Zone

Potentie voor toerisme benutten

De markt voor toerisme groeit enorm. Vanuit de magneet Amsterdam neemt ook het toerisme in omliggende steden toe. Haarlem en omgeving heeft een grote nog veelal onbenutte potentie. De opgave is om naast citymarketing, de authenticiteit en de stedelijke kwaliteit te verbeteren, als ook de vindbaarheid van de parels in de stad. Ook de relatie met het groene recreatiemilieu, cultuurhistorisch rijke landschap (met buitenplaatsen) en de kustzone (Amsterdam Beach) kan worden versterkt om het meerdaagse toerisme te vergroten.

Haarlem bezoekstad versterken

Bij het nieuwe winkelen staat de belevingswaarde centraal. Het gaat dan niet alleen om de omgeving en het winkelaanbod, maar ook om horeca, cultuur en evenementen. Kortom: de totale kwaliteitsbeleving. De reis er

naar toe en het parkeren maken daar ook onderdeel van uit. Voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte is de opgave om voor de voetganger de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verder te verhogen, ook buiten de traditionele binnenstad, zoals rond het Spaarne, in de Waarderpolder en het gebied rond de Amsterdamse Poort. Daarbij moet ook de kwaliteit van de mobiliteitsvoorzieningen (stations, knooppunten, parkeergarages, aanrijroutes van en naar de stad, looproutes van station en parkeergarages naar de binnenstad, wandelroutes naar toeristische attractiepunten) worden verhoogd: denken vanuit de bezoeker in alle onderdelen!

2.3 Ruimte: de aantrekkelijke stad

Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem nadrukkelijk invulling geven aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de stad. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte maakt hier een essentieel onderdeel van uit. De volgende thema's raken direct of indirect aan de mobiliteit.

Opvangen van de groeiende woningvraag

In MRA-verband zijn afspraken gemaakt omtrent de opvang van de woningbehoefte in de regio. Haarlem staat voor de opgave om 10.000 woningen te realiseren. In het algemeen is er een groei van de markt voor stedelijk wonen, die ook voor Haarlem in een groeiende vraag resulteert. Haarlem kiest daarom ook voor binnenstedelijke verdichting met behoud van kwaliteit. Herstructurering van de locaties, met name aan de oostflank van de stad en het transformeren van leegstaande gebouwen vormen speerpunten.



Klokhuisplein

Levendige stadsstraten

De historische aanloopstraten, zoals de Zijlweg en de Rijkstraatweg, vormen een kenmerkend deel van Haarlem. Ze kenmerken zich door een multifunctioneel gebruik, drukte en uitwisseling. De inzet is om de kwaliteit en het karakter te versterken door het verhogen van de oversteekbaarheid en de verblijfskwaliteit samen met het gebruik als fietsroutes.

Meer water en groen

De veranderingen in het klimaat vragen om maatregelen: de klimaatbestendige stad. Het verhogen van het waterbergend vermogen en het vergroenen van de stad vormen daarin belangrijke elementen. Dit kan

worden gekoppeld aan het verhogen van de belevingswaarde van de openbare ruimte. Ook om deze reden is het van belang het ruimtebeslag door stilstaand en rijdend autoverkeer terug te dringen.

Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving

Haarlem kenmerkt zich door een langgerekte vorm, met een historische noord-zuidstructuur als gevolg van de ondergrond (strandwallen) en de loop van het Spaarne. De lange lijnen in de stad (het stratenpatroon, de waterlopen en de spoorverbindingen) lopen overwegend van noord naar zuid. Opgave is om de historische lading van de lange structuurlijnen weer beleefbaar te maken. Door de langwerpige vorm van Haarlem is het buitengebied aan weerszijden van de stad altijd onder handbereik. Hier is de opgave om het buitengebied vanuit de stad beter bereikbaar te maken voor recreatief verkeer (wandelen en fietsen). Dit betekent dat in de stad het groene karakter en de continuïteit van de (recreatieve) oost-west-lijnen moeten worden versterkt zodat de relatie tussen Haarlem en haar omgeving (duinen, strand en Spaarnwoude) verbetert.

2.4 Gezonde stad

Gezonde stad is een breed en veelzijdig thema. Het gaat om veiligheid, maar ook om het tegengaan van een mogelijke sociale tweedeling. Langer thuis wonen, het bevorderen van bewegen in de stad en het tegengaan van hinder en milieubelasting door verkeer valt hier ook onder. Aan al deze opgaven levert het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte een bijdrage.

Langer en eerder zelfstandig wonen

Ouderen wonen langer zelfstandig. Dit stelt eisen aan de woonomgeving. Dagelijkse voorzieningen dienen veilig bereikbaar te zijn. Barrières moeten worden voorkomen (en dus van goed oversteekbaar zijn). Ook voor kinderen is het belangrijk zelfstandig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Door verschillende ontwikkelingen (schoolkeuze, langere afstanden, onveiligheid) dreigt de leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school kunnen steeds hoger komen te liggen. Aandacht is nodig voor veilige schoolroutes, waarbij confrontaties met vrachtverkeer zoveel mogelijk worden voorkomen.

Noodzaak om meer te bewegen

Het maatschappelijke belang van gezondheid neemt toe. Met de inrichting in de wijken kan en willen we daar op inspelen. Meer ruimte voor spelen op straat, meer groen in de nabijheid en meer informele speelvoorzieningen of spelaanleidingen. Ook voor volwassenen is meer bewegen en actieve recreatie van belang. Een keuze voor de fiets past hierin. Maar ook meer aandacht voor wandelroutes en recreatieve fietsroutes vanuit de wijken naar het aangrenzende landschap.



Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer

De maatschappelijke acceptatie van verkeershinder neemt af. Vanzelfsprekend moet aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit- en geluidhinder worden voldaan. Maar een gezond leefmilieu vraagt verdergaande inzet: rust en schone lucht zijn immers kernwaarden die bescherming verdienen. Ambitie van Haarlem is te gaan voldoen aan waarden voor geluid en luchtkwaliteit die veiliger zijn voor de gezondheid. In 2025 voor de luchtkwaliteit (WHO-gezondheidsadviesnormen), in 2030 ook voor geluid (GGD- GES score minimaal voldoende). Voor het klimaat is de ambitie om in 2030 via de mobiliteit 30% minder CO2 uit te stoten. Ook de hinder van verkeer door trillingen en verkeersonveiligheid vraagt om een actieve aanpak, waarbij routes voor vrachtwagens en busverkeer worden geoptimaliseerd vanuit oogpunt van hinder voor de omgeving.

Werken aan een ongedeelde stad

Een thema met een toenemend belang is sterk toenemende sociale ongelijkheid, mede als gevolg van het verdwijnen van banen in het middensegment als gevolg van de digitalisering. Ook in Haarlem is het gevaar van een groeiende sociale segregatie aanwezig. Verschillen in bevolkingsopbouw van de wijken op de westoever en op de oostoever. Het is daarom van groot belang de oost-westlijnen te versterken en Schalkwijk en Oost beter te hechten aan de rest van Haarlem.

2.5 Verkeer: de bereikbare stad

Specifieke opgaven liggen er ook in het afwikkelen van verkeersstromen. Of het nu gaat om de groeiende fietsersstromen, de doorstroming van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de afwikkeling van het regionale gemotoriseerde verkeer of de bereikbaarheid van de binnenstad (voor de toenemende stroom bezoekers, waaronder toeristen). Ook nieuwe opgaven dienen zich aan: hoe wordt de parkeerdruk in de wijk beheerst? Hoe kan beter worden aangesloten op beheer en onderhoud, zowel in de wijze waarop de openbare ruimte wordt ingericht als in de koppeling aan projecten van beheer en onderhoud?

Groeiende fietsers- en voetgangersstromen accommoderen

De populariteit van de fiets groeit sterk in Haarlem. Dit hangt samen met een toename van hoger opgeleiden in de stad en een groeiend gebruik van de fiets in het voor- en natransport naar de trein. Tegelijkertijd zorgt de opkomst van de e-fiets voor nieuwe kansen in het versterken van de rol van de fiets op langere afstanden. Beide trends brengen ook weer nieuwe uitdagingen met zich mee: hoe kan het groeiende fietsverkeer

worden geacommodeerd, zowel op de routes als bij stallingen op stations en in de binnenstad?

Regionaal autoverkeer oost – west om de stad geleiden

De ligging van Haarlem ten opzichte van de andere gemeenten in Zuid-Kennemerland en het strand zorgt traditioneel voor een grote druk van oost-west georiënteerd autoverkeer in de stad. Dit vraagt om een heldere keuze voor de manier waarop dit regionale doorgaande verkeer in Haarlem in goede banen wordt geleid.

Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden

Stilstaande auto's leggen een groot beslag op de openbare ruimte in de stad. Het gaat niet alleen om de eigen auto, maar ook om deelauto's en elektrische laadpunten, laad- en losruimten en bezoekersparkeren. Per deelgebied kunnen deze factoren sterk wisselen. Dit vraagt om een effectief beleidskader waarin heldere keuzes kunnen worden gemaakt, met als doel een goed afgewogen ruimtetoedeling in de openbare ruimte voor alle functies: parkeren, groen, voetgangers, fietsers, spelen etc. .

Bereikbaarheid binnenstad garanderen

De groei van het toerisme en het recreatieve winkelbezoek zorgen voor nieuwe uitdagingen voor de binnenstad. Het gaat lang niet alleen om het voorkomen van capaciteitsknelpunten. OV- en fietsverbindingen moeten comfortabeler en sneller; aanrijroutes voor parkeergarages moeten ook voor de bezoeker goed vindbaar zijn. De uitdaging ligt in het verhogen van de belevingswaarde van het 'product' Haarlem als geheel. Kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, samen met aantrekkelijke looproutes zijn daarin belangrijk.

Metropolitane verbindingen verbeteren

De toenemende integratie op regionaal niveau zorgt voor groeiende metropolitane mobiliteitsstromen. Hierdoor ontstaan knelpunten op de regionale hoofdwegen en in het regionaal openbaar vervoer. Binnen het metropolitane openbaar vervoer is een kwaliteitssprong nodig, waarbij traditionele diensten van sprinters, metro's en bussen opgaan in een samenhangend metropolitane OV-netwerk. Fietsrelaties naar knooppunten in het metropolitane OV-netwerk moeten worden versterkt en tegelijkertijd dient een netwerk van regionale snelfietsroutes tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden ontwikkeld te worden.



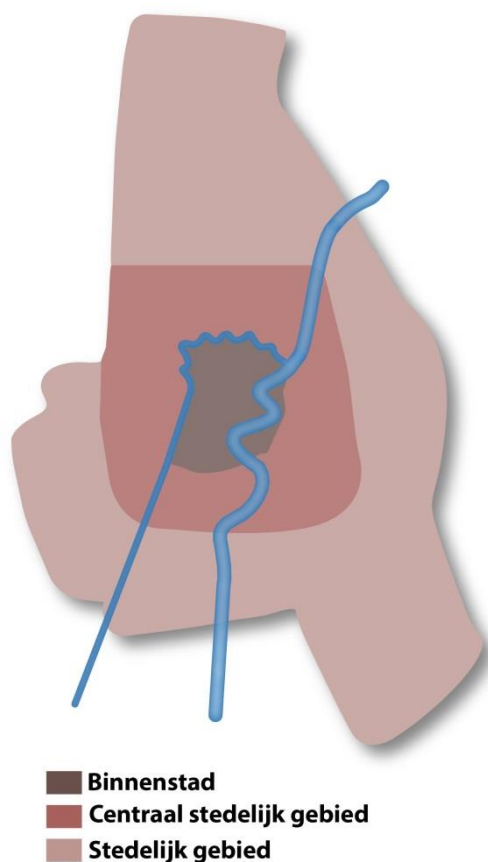
Parkeren in parkeergarages (bron: Dasha Elfring)



3. Zeven hoofdkeuzen voor duurzame mobiliteit

0. Haarlem kiest voor zonerings van de stad

De verschillende ruimtelijke, economische, sociale en verkeerskundige opgaven vragen om maatwerk. Om die de juiste plek te bieden in Haarlem wordt de stad onderscheiden naar drie verschillende zones: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het overige stedelijke gebied.



De Binnenstad

De historische binnenstad heeft zich door de tijd ontwikkeld tot het stadscentrum met de daarbij behorende concentratie van stedelijke voorzieningen. De openbare ruimte is krap en fijnmazig. De centrale positie maakt de binnenstad goed bereikbaar voor een groot aantal voetgangers en fietsers, het autobezit is laag. Door het winkelbestand en culturaanbod is dit de uitgelezen plek voor toeristen.

Ontwikkelrichting:

De verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers staat centraal in de binnenstad. Het streven is een gemengd voetgangersgebied waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De lage snelheid en het beperkte aantal motorvoertuigen maken de binnenstad geschikt voor menging van de verkeersdeelnemers. Maatgevende snelheid in de binnenstad is die van de voetganger en fietser. Uitzondering vormen de assen voor HOV en de fiets door het centrum. De overige buslijnen moeten over een betrouwbare en vlotte doorstroming beschikken. Geparkeerde auto's - van zowel bewoners als bezoekers - en fietsen worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. In deze zone worden bij herinrichtingen in principe geen verkeerslichten bij geplaatst, tenzij dat strikt nodig is. Bij kruispunten met verkeerslichten wordt in principe één opstelstrook voor het autoverkeer toegepast, vanwege de schaarse ruimte. Doorstroming van voetganger, fietser en openbaar vervoer staat voorop. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken wordt op wegvakken gestreefd naar intensiteiten van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de Belgiëlaan en het Spaarne ter hoogte van de Damstraat.

Het Centraal stedelijk gebied

Het centraal stedelijk gebied omvat de buurten op loopafstand van de binnenstad. Onder druk van de populariteit van de binnenstad vindt hier een transformatie plaats. Er komen meer bewoners en nieuwe gebruikers, creatieve industrie en start-ups. Het resultaat vertaalt zich in een gemengd stedelijk milieu waar wordt gewoond en gewerkt. Een dergelijke ontwikkeling zien we ook in de zuidwest hoek van de Waarderpolder waar de oude industrie is weggetrokken en nieuwe ondernemingen zich nestelen in de verlaten gebouwen. Het resultaat is een zich vernieuwend stedelijk werkgebied van creatieve en experimentele bedrijvigheid. In praktisch het hele centraal stedelijk gebied is sprake van een compacte openbare ruimte waar mee gewoekerd moet worden.



Stratbeeld uit het Centraal stedelijk gebied

Ontwikkelrichting:

De centrale positie en de ontwikkeling van een stedelijk woon/werkmilieu biedt goede kansen om de mobiliteit anders te organiseren; meer lopen, meer fietsen, meer OV-gebruik en een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal hoofzakelijk een voetgangers- en fietsmilieu

worden waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Maatgevende snelheid is die van de fietser. Een lage maximale snelheid maakt menging van fietsers met andere verkeersdeelnemers mogelijk. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De overige buslijnen moeten over een betrouwbare en vlotte doorstroming beschikken. Geparkeerde auto's van bezoekers en bewoners worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. In deze zone is het doel het aantal verkeerslichten te verminderen. Bij kruispunten met verkeerslichten in principe maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer, om voldoende verblijfsruimte te creëren rondom kruispunten. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken wordt op wegvakken gestreefd naar intensiteiten van maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de Leidsevaart en de Schoterweg.



Stratbeeld uit het Centraal stedelijk gebied

Het Stedelijk gebied

Buiten het centraal stedelijk gebied en tegen het buitengebied aan liggen de jongste wijken, zowel voor- als naoorlogs. In de vooroorlogse wijken is de hoeveelheid openbare ruimte al ruimer dan direct rond het centrum. De wijken beschikken over voldoende groen en parken. Op straat blijft het zoeken naar de juiste balans tussen de verschillende functies. De naoorlogse wijken kenmerken zich in het algemeen door weinig menging van woon- en werkfuncties en een ruime openbare ruimte. Dit is zichtbaar in de aparte woon-, werk- en winkelgebieden. Op straat is er meer ruimte voor groen, bomen, spelen en parkeren. De positie aan de rand van de stad biedt de mogelijkheid om snel in het buitengebied en de regio te komen.



Straatbeeld uit het Stedelijk gebied



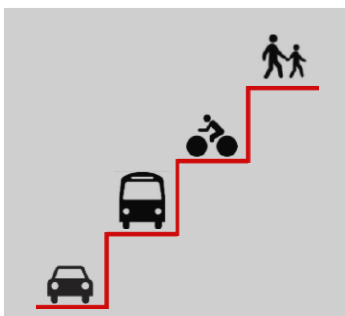
Straatbeeld uit het Stedelijk gebied (bron: Cees Otto)

Ontwikkelrichting:

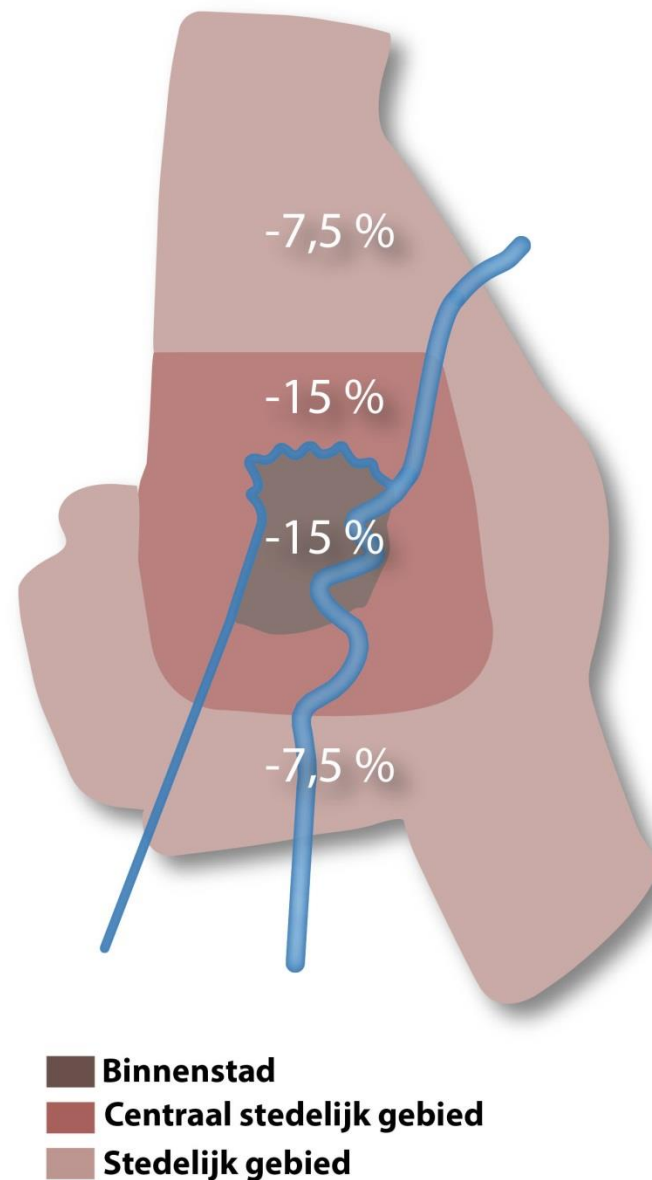
De randen van de stad kennen over het algemeen minder problemen in de openbare ruimte. In de woonstraten zal er voldoende ruimte voor verblijf, spelen, de voetganger en bomen komen. De straatinrichting nodigt uit steeds meer interne verplaatsingen per fiets af te leggen. De maatgevende snelheid is 30 km/u zodat een combinatie van fietsers met gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. Bij voorkeur hebben kruispunten met verkeerslichten maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer. Ook hier geldt dat voor fietsers en voetgangers voldoende opstelruimte nodig is.

1. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit

Om de stad goed toegankelijk te houden en de leefbaarheid te vergroten wil Haarlem inzetten op een verandering van vervoermiddelkeuze in Haarlem. Vooral in, van en naar het centraal stedelijk gebied is de inzet dat in 2030 het belang van het gemotoriseerd verkeer met 15% verder afneemt ten opzichte van de huidige trend, ten gunste van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Maar ook in de rest van Haarlem streven we naar een relatieve afname: -7,5% minder gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de trend. We bereiken dit door directe, aangename en comfortabele routes voor fietsers en verbetering van het metropolitane netwerk van fiets en OV. Gekoppeld aan deze netwerkverbeteringen zetten we ook in op een programma van verschoning van de mobiliteit (bevorderen rijden op groen gas en elektriciteit, zero emission stadslogistiek en zero emission OV), gedragsverandering en ontwikkeling en bevordering van multi-modale mobiliteit (park + ride, park + bike en bike + ride). Zodra technisch mogelijk wil Haarlem maximaal gebruik maken van innovatieve vervoers-middelen en manieren van gedrags-beïnvloeding.



Prioritering van belang tussen de mobiliteiten



2. Haarlem kiest voor auto te gast in een verruimd centraal stedelijk gebied

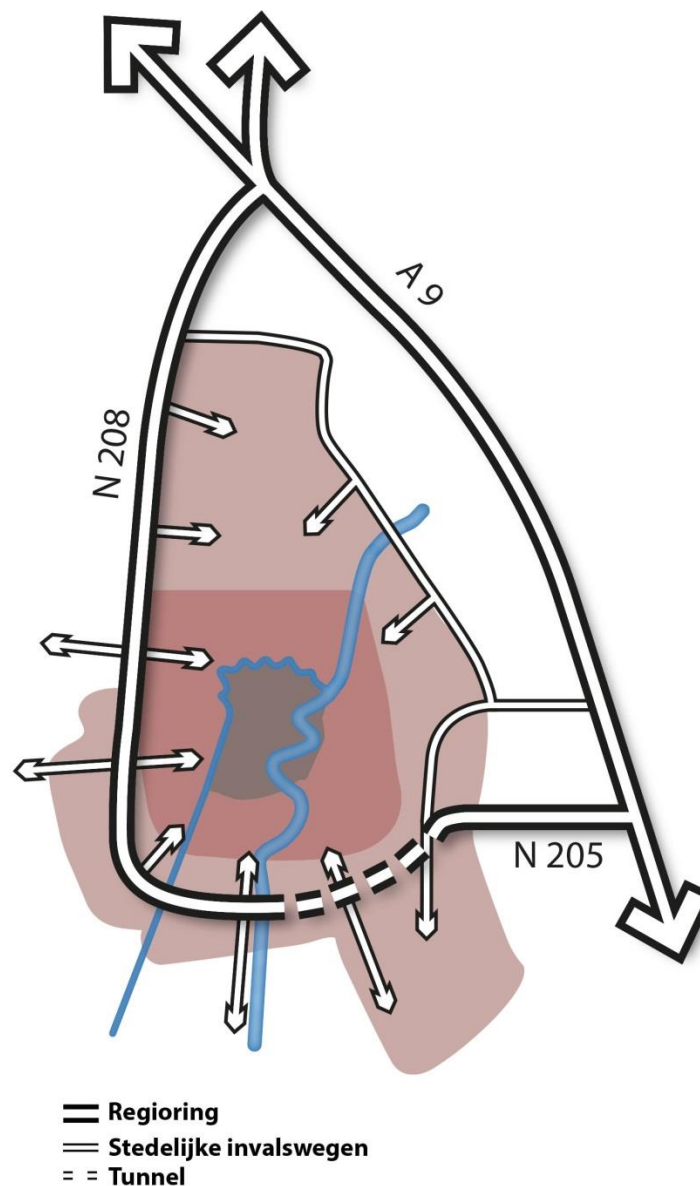
Om het profiel van Haarlem als bezoekstad te versterken maken we een kwaliteitssprong in een groter centraal stedelijk gebied met een sprong over de Bolwerken, de Herensingel, de Leidsevaart, de zuidelijke Vesten en het Spaarne. In dit centraal stedelijk gebied is de auto te gast en zijn intensiteiten en snelheden beperkt. Waar de centrum- en parkeerring nu nog de binnenstad omsluit en ook veel doorgaand verkeer verwerkt, wordt deze route onderdeel van de binnenstad en ondergaat daarmee een kwaliteitssprong. Dit maakt het gebruik van deze route door voetgangers en fietsverkeer aantrekkelijker. Ook de Bolwerkroute krijgt een meer beperkte functie voor het autoverkeer, in hoofdzaak voor de omliggende woongebieden. Binnen het centraal stedelijk gebied geldt 'auto te gast'. Dit betekent dat vooral ruimte wordt geboden voor bestemmingsverkeer. Auto's zonder herkomst of bestemming in het gebied worden daarom langs alternatieve routes geleid. Door de oostflank van het centraal stedelijk gebied te ontlasten van doorgaande autostromen wordt de relatie van de wijken met het centrum versterkt en ontstaat ruimte voor een transitieopgave. Binnen het centraal stedelijk gebied beperken we de omvang van het parkeren in de openbare ruimte ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Gekoppeld aan deze netwerkverbeteringen zetten we ook in op een programma van verschoning van de mobiliteit (bevorderen van rijden op groen gas en elektriciteit), gedragsverandering en ontwikkeling en bevordering van multimodale mobiliteit (park + ride, park + bike en bike + ride).



Kruisstraat , situatie voor en na aanpassing

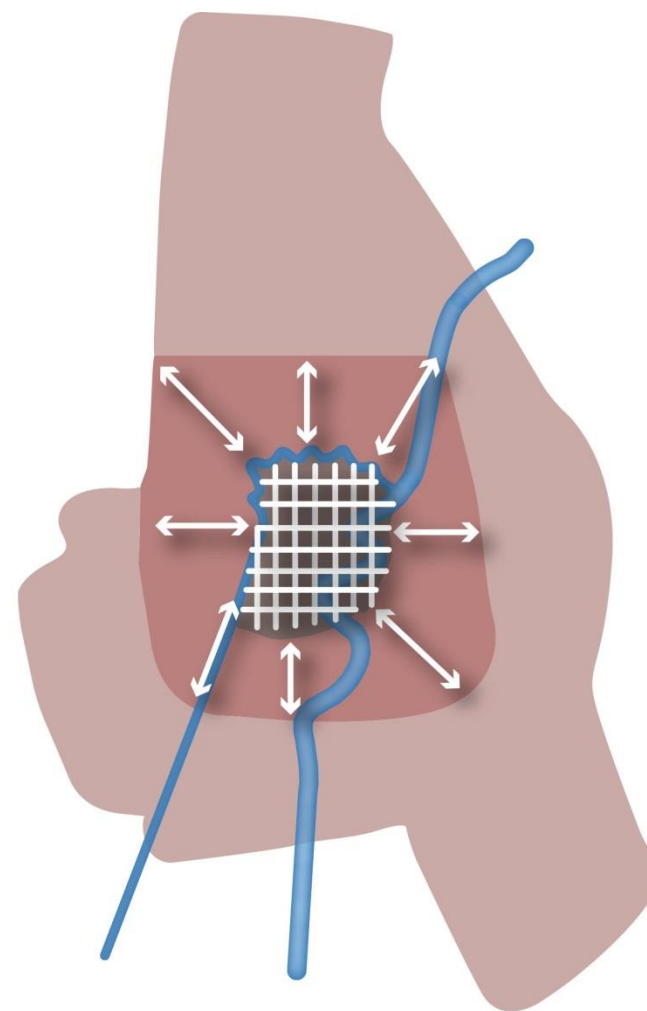
3. Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring

In het belang van de regionale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad kiest Haarlem voor het bundelen van het doorgaande autoverkeer op de zuidelijke ring, de Randweg en de A9. Om dit mogelijk te maken en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van Houtplein en omgeving en de relatie tussen Haarlem en de Haarlemmerhout te versterken is aanleg van de Kennemertunnel tussen de Schipholweg en de Dreef noodzakelijk. Met deze investering scheppen we in het netwerk de ruimte om met name de Dreef, Kamperlaan, Paviljoenslaan en Buitenrustbruggen te ontlasten van doorgaand verkeer en hier voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, water en groen meer prioriteit te geven. Door de A9 te zien als onderdeel van de ring rond Haarlem is structurele verbreding van de noordoostelijke randweg niet noodzakelijk, wel blijft de structurele bereikbaarheid van de Waarderpolder essentieel. Verkeer van en naar de garages in de binnenstad en de stadswijken in Haarlem wordt langs van te voren vastgestelde routes geleid en wel zodanig dat overlast en hinder maximaal wordt beperkt.



4. Haarlem kiest voor een kwaliteitssprong van de looproutes

Haarlem wil inwoners en bezoekers verleiden om lopend door de stad te dwalen, vooral in het centraal stedelijk gebied. Daarom wil de stad doorgaan op de ingeslagen weg om looproutes van een kwaliteitssprong te voorzien. Er is al veel gedaan aan de looproute vanaf het station naar de binnenstad. Andere belangrijke looproutes liggen er naar de toeristische voorzieningen en de parkeergarages. Ook het verbeteren van looproutes vanuit de wijken naar de stad, veilige schoolroutes en routes naar voorzieningen en OV-haltes binnen de wijk zijn belangrijk. Daarnaast streven we naar het verbeteren van de recreatieve looproutes in relatie met de omgeving van de stad (ommetjes door het buitengebied).

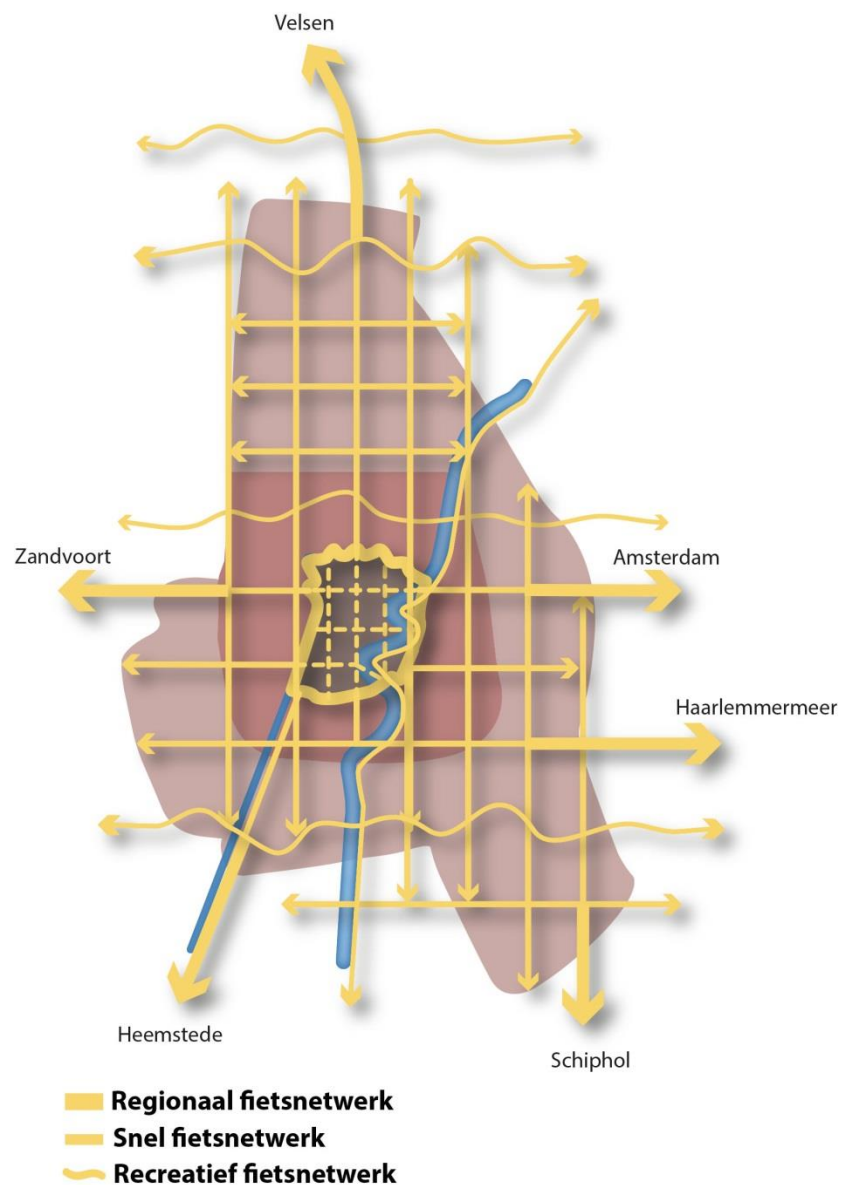


 **Mazen netwerk, binnenstad**

 **Voetgangers verbinding met de binnenstad**

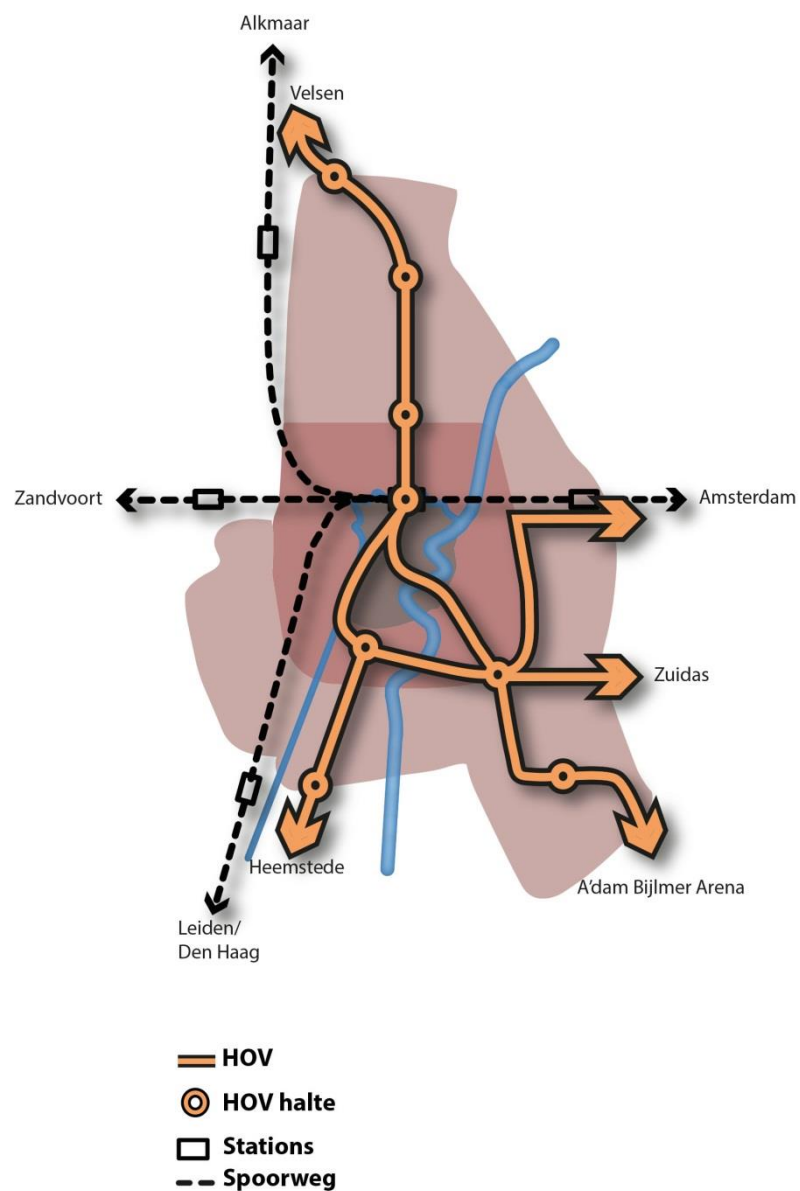
5. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad

Uit oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik zet Haarlem in op het gebruik van de fiets binnen de stad als belangrijkste vervoermiddel. Dit willen we bereiken door ruimtelijk de lange lijnen in de stad te versterken, gecombineerd met het verbeteren en veraangenamen van de fietsroutes langs deze lijnen. Dit leidt tot doorlopende fietsroutes langs historische routes, levendige stadsstraten, waterlopen en groencorridors. Hiermee wordt ook de onderlinge cohesie van de stadsdelen vergroot, zowel in noord-zuidrichting als in oost-westrichting. Interne verplaatsingen per auto zijn mogelijk, maar minder direct. Ook de recreatieve fietsroutes vanuit de stad van en naar de omgeving worden verbeterd, zowel voor de eigen inwoners als om meerdaags bezoek (recreatie en toerisme) te vergroten.



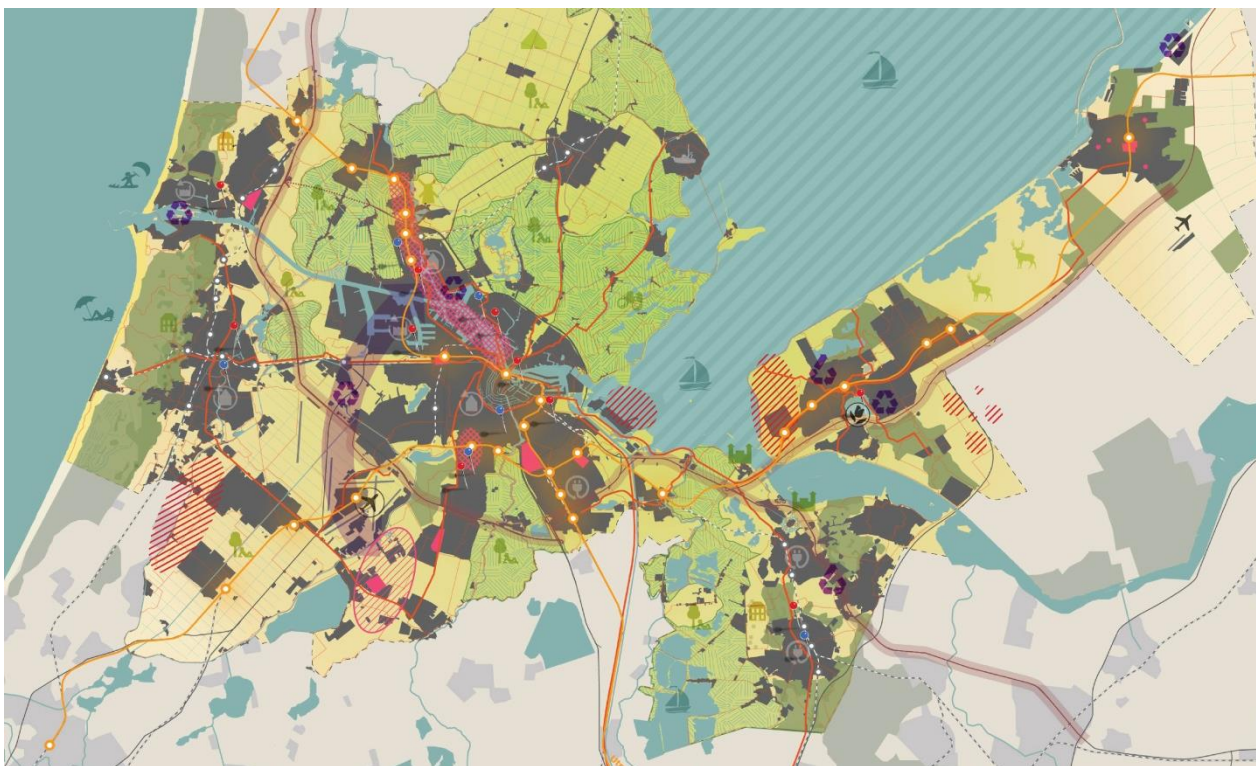
6. Haarlem kiest voor het versterken van de OV-corridor

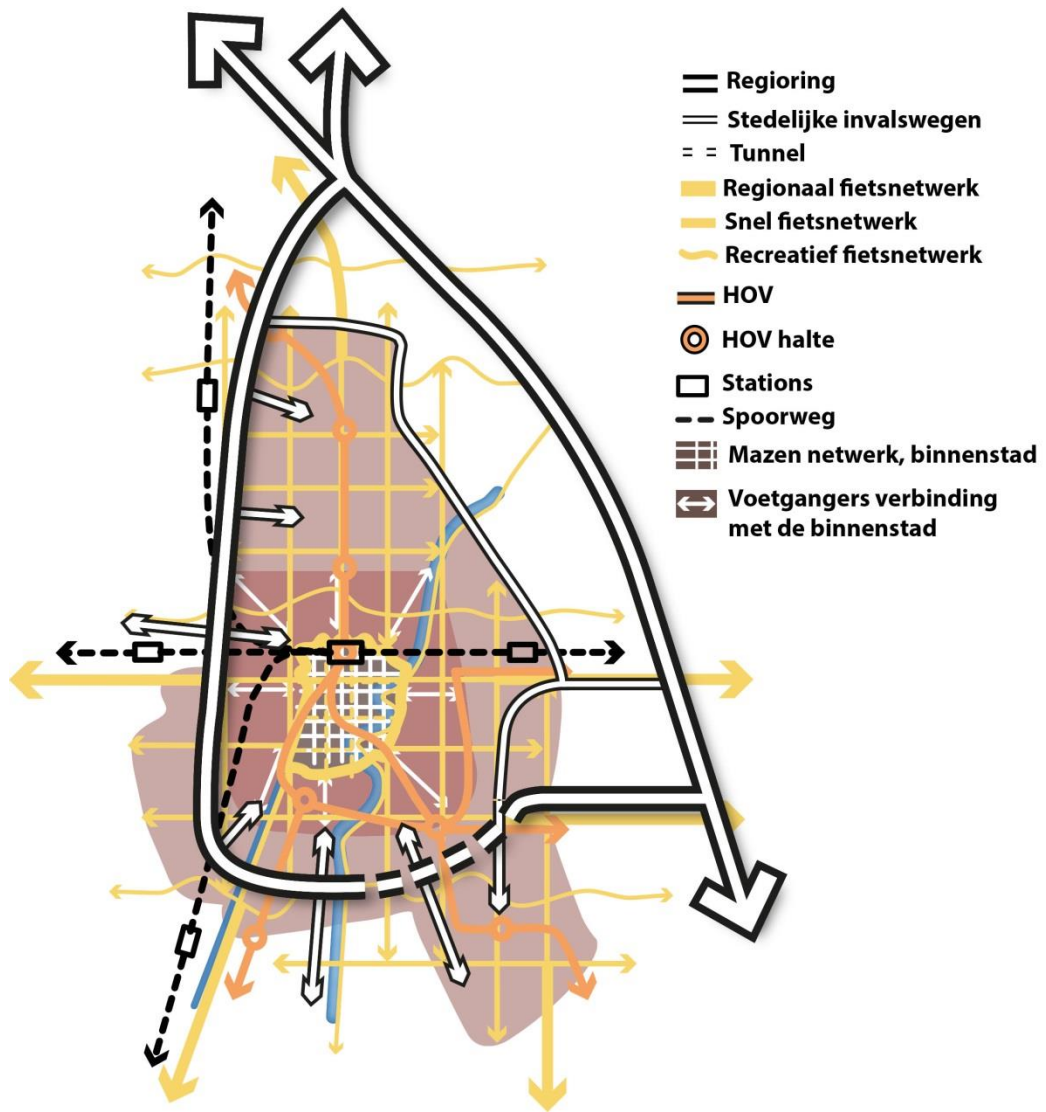
Om een snelle en betrouwbare doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk te maken kiest Haarlem voor het versterken van de metropolitane OV-corridor in de stad. Deze centrale noord-zuidas loopt van het Delftplein, via de Rijksstraatweg, het station en de binnenstad naar Schalkwijk en Schiphol enerzijds en Houtplein en Heemstede anderzijds. Op de as van Delftplein naar Schalkwijk wordt gestreefd naar het vergroten van de stedenbouwkundige samenhang, versterking structuur en een verbetering van de kwaliteit van de ruimte door op termijn de as te vertrammen en regionale bussen aan te takken. Op treinstation Haarlem worden noord- zuid lijnbussen aan elkaar verknoopt. Het station wordt daarmee minder vaak gebruikt als eindhalte. Passagiers hoeven dan minder over te stappen. Verder wordt in overleg met de openbaar vervoerpartners bepaald hoe het ruimtegebruik voor het busstation beperkt kan worden, zonder nadelen voor de functionaliteit. De HOV-verbinding naar de A9 wordt gefaciliteerd via de knooppunten Houtplein en de Buitenrustbruggen. De auto is ondergeschikt op tracés en op knooppunten. De ruimtelijke kwaliteit van de haltelocaties en knooppunten staat centraal. Door de Kennemertunnel (voorheen de Mariatunnel) verbetert de aansluiting van Schalkwijk op de stad met een goed gesitueerd knooppunt bij het Spaarne. Verknoping met fietsvoorzieningen is belangrijk.



7. Haarlem kiest voor multimodale bereikbaarheid in de metropool

De binnenstad, de Waarderpolder en winkelcentrum Schalkwijk moeten goed, direct en multimodaal (fiets, OV en auto) vanuit de hele regio bereikbaar zijn. Metropolitane vervoersvoorzieningen als Rijkswegen, spoorwegen en hoogwaardige fietssnelwegen zijn binnen 15 minuten vanuit de wijken bereikbaar. We kiezen voor regionale hoogwaardige snelfietsroutes en HOV naar belangrijke bestemmingen in de MRA.







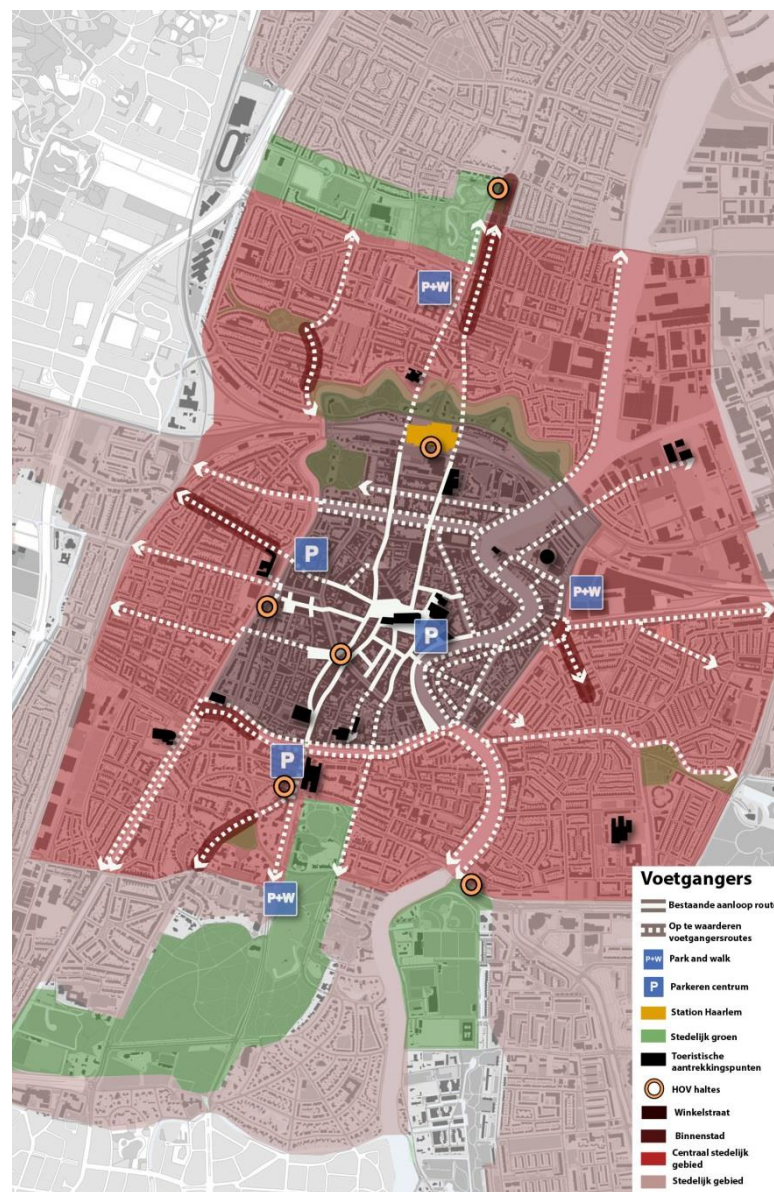
4. Netwerken

Vanuit de hoofdkeuzen in het vorige hoofdstuk worden de netwerken en de netwerkstrategie per modaliteit hieronder nader uitgewerkt. Vanuit deze netwerken worden in het volgende hoofdstuk Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten gedefinieerd.

4.1 Voetgangers en fietsers

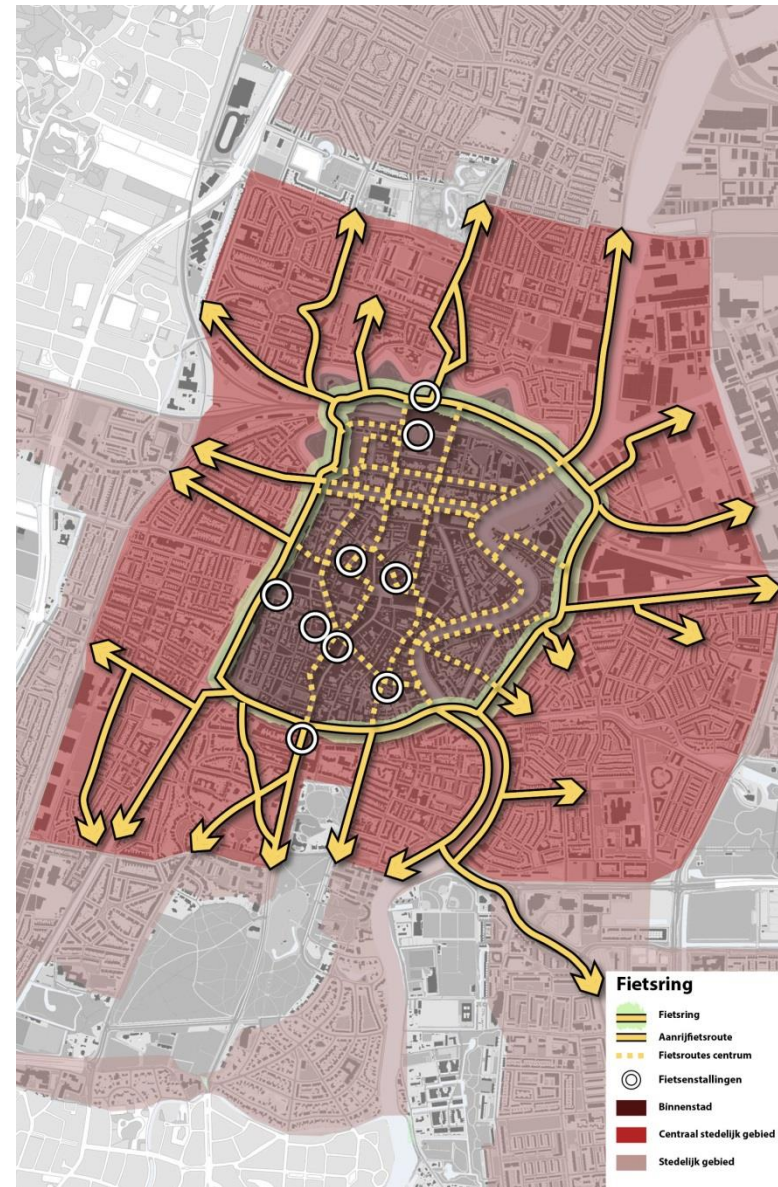
Voetgangersgebieden en -routes

De wandelroutes in het centraal stedelijk gebied moeten worden versterkt. Hierbij zijn de routes van en naar het kernwinkelgebied van belang en de koppeling aan de parkeergarages, de fietsenstallingen en de openbaar-vervoerknopen. Ook kiezen we voor het vergroten van het 'dwaalmilieu' door de binnenstad aansluitend bij de toeristische trekpleisters en het Spaarne als ruimtelijk verbindend element. Om deze reden is het voorstel om de Kamp als parkeergarage niet langer als bezoekersgarage te gebruiken maar meer in te zetten voor bewonersparkeren. Hiermee kan in het zuidoostelijk deel van de binnenstad de auto verder uit de openbare ruimte worden gehaald. Compenserende parkeercapaciteit wordt gevonden in het gebied rond de Amsterdamse Poort. Ook rond voorzieningencentra en OV-punten in de rest van de stad wordt de openbare ruimte aantrekkelijker gemaakt, gericht op de voetganger.



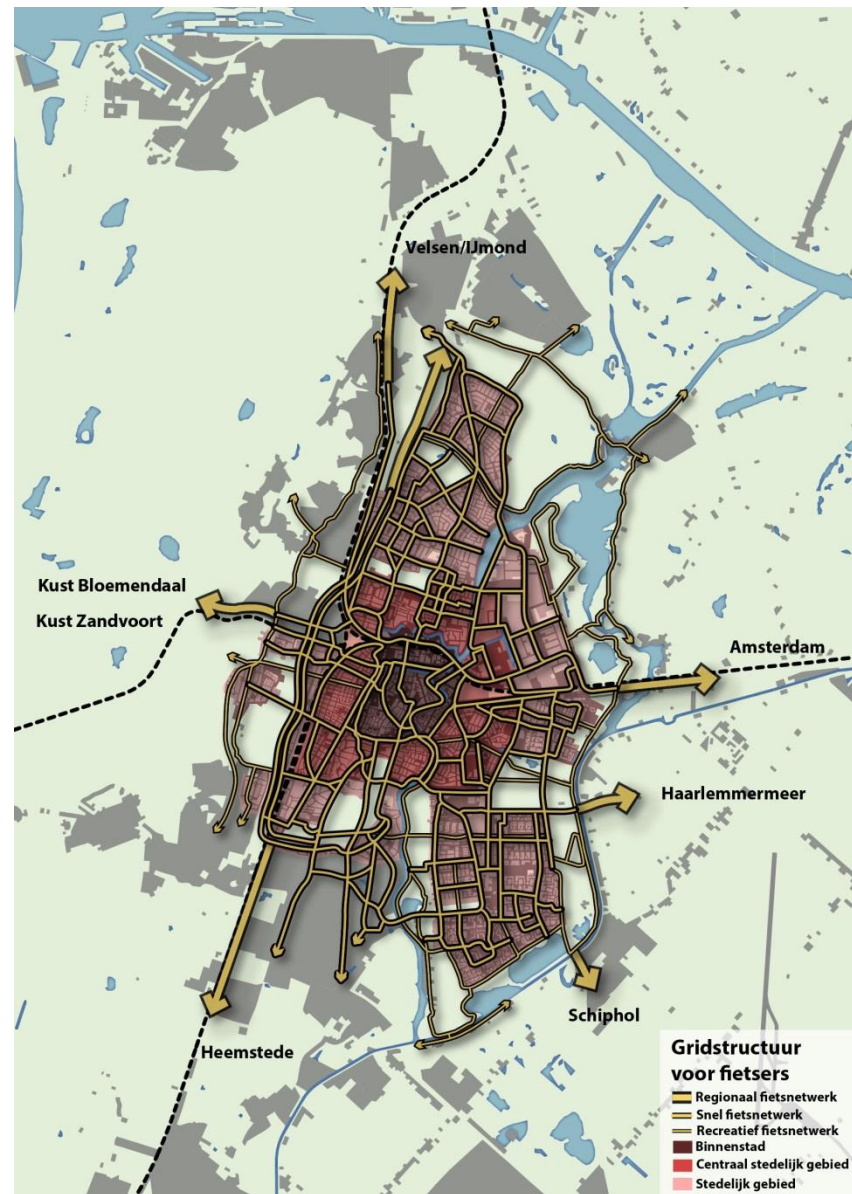
Fietsring rond de binnenstad en fietsparkeren in de binnenstad

In de centraal stedelijk gebied staan voetgangers en fietsers als gebruikers van de openbare ruimte centraal. Verkeerslichten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen; gemengd gebruik van de ruimte zoveel mogelijk bevorderd. Dit kan alleen bij lage verkeersintensiteiten en lagere snelheden voor het autoverkeer. Binnen de centraal stedelijk gebied ligt het kernwinkelgebied waar de nadruk op de verblijvende bezoeker komt te liggen. Hierdoor wordt doorgaand fietsverkeer verleid om het centrum heen te rijden. De voormalige parkeerring wordt primair ingericht voor doorgaand fietsverkeer. Bij de herinrichting ligt de nadruk op de fietser als hoofdgebruiker en het versterken van de belevingswaarde. Goede fietsparkeervoorzieningen sluiten aan op de fietsroutes, de overlast van het fietsparkeren wordt aangepakt met meer of grotere fietsenstallingen voor bezoekers op strategische locaties en hotspots in de binnenstad. De verwachte toename van het aantal buurtstallingen voor bewoners zorgt ervoor dat er meer fietsparkeercapaciteit wordt vrijgespeeld voor bezoekers.



Gridstructuur voor fietsers

Aansluitend op de fietsring rond de binnenstad wordt het stedelijk grid van Haarlem voor fietsers versterkt. Ook de (regionale) recreatieve routes en de regionale snelfietsroutes sluiten hierop aan. Binnen het centrum ligt een zekere nadruk op de centrale as door Haarlem, waarmee ook Noord en Schalkwijk aan de stad worden aangesloten. Barrières op deze as in de vorm van de Bolwerkenroute en de kop van de Schipholweg worden zowel voor fiets als openbaar vervoer geslecht. De andere radialen die het stedelijk gebied met het centrum verbinden worden geoptimaliseerd. Ook de fietsbereikbaarheid van de Waarderpolder wordt verbeterd door de betere aansluiting van het gebied op de fietsring.



4.2 Openbaar vervoer

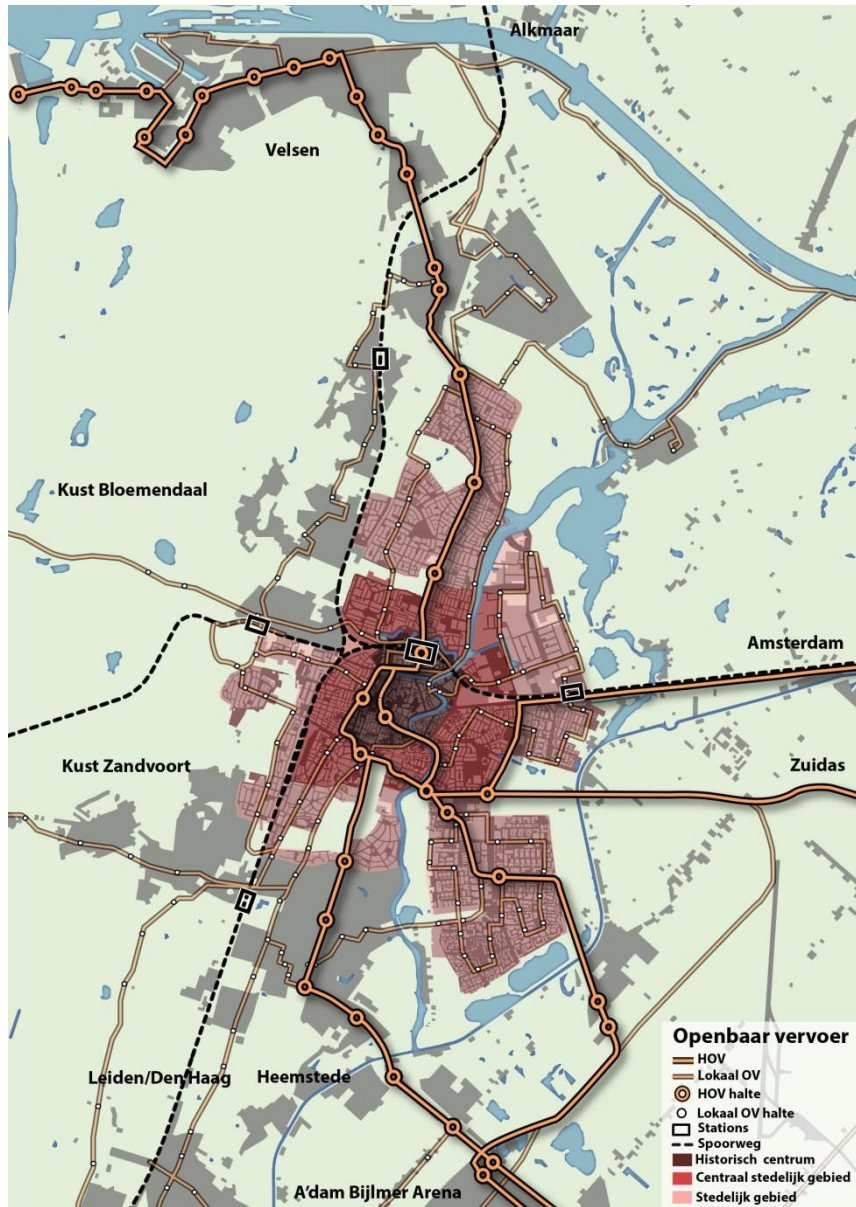
Het openbaar vervoer in Haarlem krijgt een steeds belangrijkere functie als onderdeel van het metropolitane netwerk van de regio Amsterdam. Dit betekent dat we kiezen voor een hoofdstructuur voor het openbaar vervoer in Haarlem op basis van de spoorwegen en de HOV-assen in de stad. Op het spoor wil de gemeente zich inzetten voor meer en betere intercityverbindingen met het hoofdstation. Sprinters zouden op termijn vervangen moeten worden door inzet van lightrail met hogere frequenties, meer stations en een meer directe verbinding met de stedelijke centra in Amsterdam. Tegelijkertijd blijft de gemeente inzetten op HOV via de A9 naar de werkgelegenheidslocaties in de regio Amsterdam. Op de Kennemerlijn en de lijn naar Zandvoort en Bloemendaal aan Zee is op termijn inzet van lightrail wenselijk.



(bron: HTM/ Siemens AG)

Binnen de stad maken we werk van verbeteren van de doorstroming van de busdiensten op de doorgaande noord-zuidas, waarmee Schalkwijk, de binnenstad, het station en Haarlem Noord met Amsterdam, Amstelveen, Hoofddorp, Schiphol en Velsen worden verbonden. Op deze route is snelheid van belang. Het aantal haltingen kan beperkt zijn, maar de knooppunten moeten wel zorgvuldig worden gekozen en in het stedelijk weefsel worden ingepast. Op termijn is vertraming van deze as wenselijk om daarmee de verblijfskwaliteit van het centrum en het comfort van de reizigers verder te verhogen. NS-station Haarlem vormt een belangrijk knooppunt op deze as. Hier ligt ruimte om de verknoping van het station met doorgaand noord-zuidgeoriënteerd busverkeer verder te verbeteren.

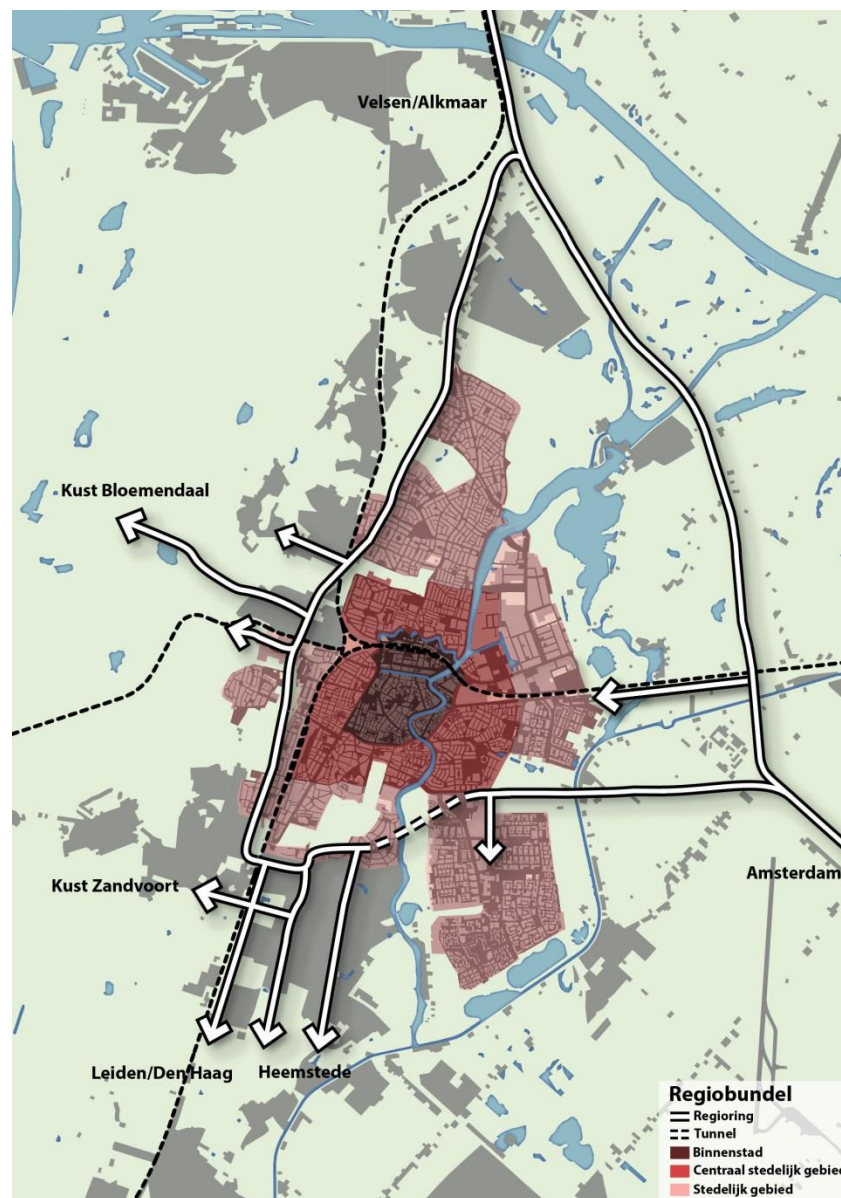
Door aanleg van de Kennemertunnel kan een aantrekkelijk gelegen knooppunt voor openbaar vervoer worden geboden bij het Spaarne (ten oosten van de Buitenrustbruggen). Hier komen de hoofdroutes van en naar verschillende richtingen samen. Dit kan worden gecombineerd met een goede fietsbereikbaarheid en het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroute van de R-netlijn 300. Daarnaast is ook het knooppunt bij het Houtplein van belang voor de aansluiting op de regionale lijnen richting Heemstede en Bollenstreek.



4.3 Wegennetwerk en parkeren

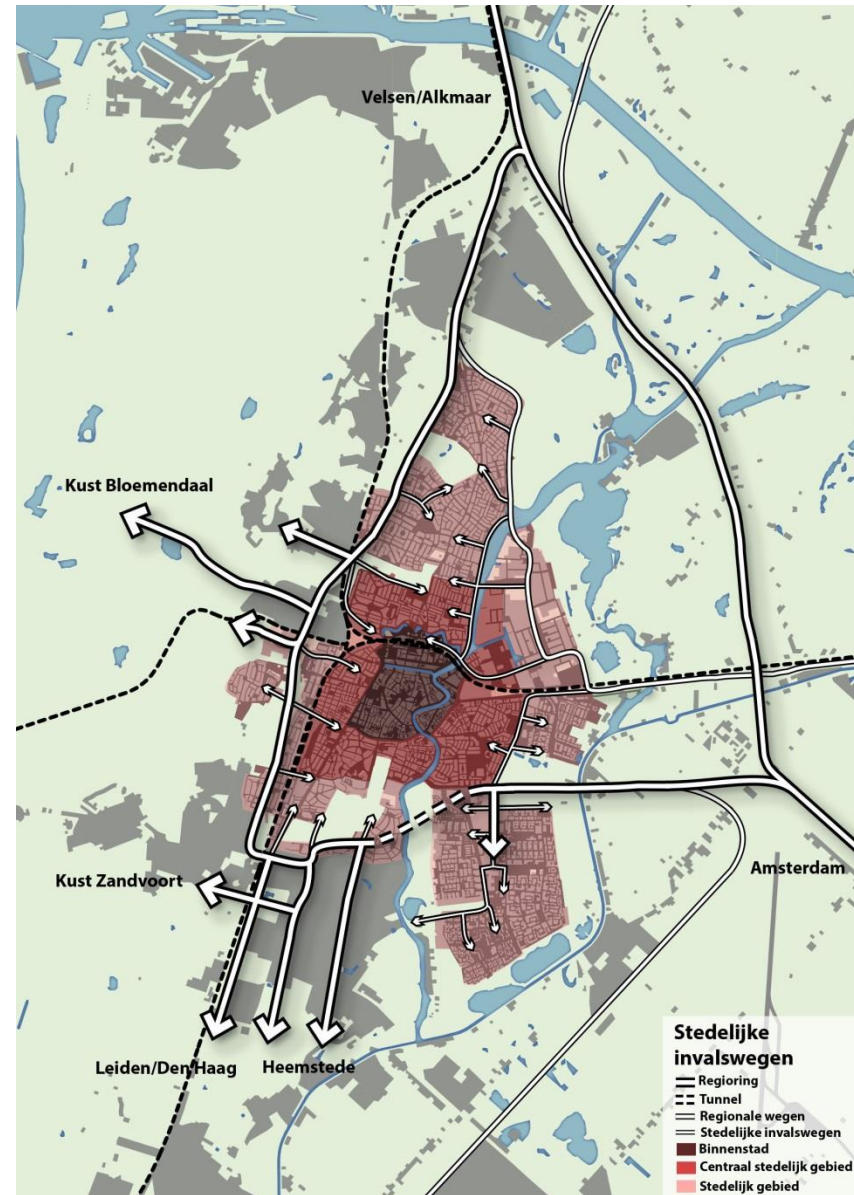
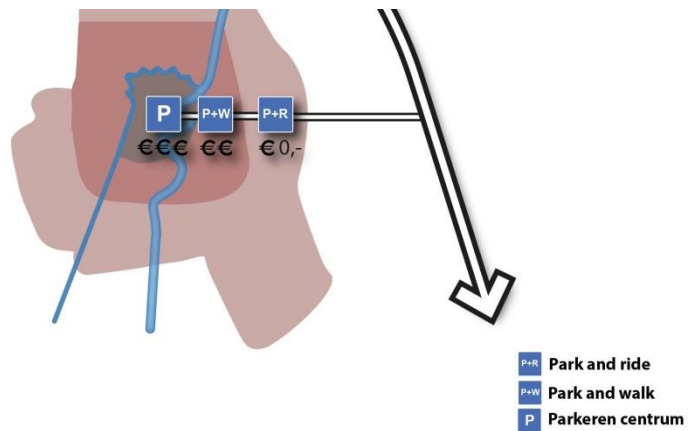
Regioring

Ten aanzien van het regionale verkeer kiest Haarlem voor een Regioring waar verdere versterking noodzakelijk is en waar regionaal doorgaand verkeer op kan worden geconcentreerd. Onderdeel van deze Regioring vormen de Schipholweg, Kennemertunnel, Westelijke Randweg, Knooppunt Velsen en de A9. De doorstroming en rijsnelheid op deze Regioring worden geoptimaliseerd, mede door de Kennemertunnel en realisatie van de Velserboog bij Knooppunt Velsen. Hiermee wordt tevens de robuustheid van de passage van het Noordzeekanaal versterkt voor het landelijke wegennetwerk. Verkeer met een herkomst of bestemming buiten de Regioring wordt gestimuleerd zo lang mogelijk van de Regioring gebruik te maken op weg naar een herkomst of bestemming in Haarlem. DVM-maatregelen (Dynamisch VerkeersManagement) zoals bewegwijzering, het verlenen van prioriteit, groene golven en aan de andere kant het gedoseerd toelaten van verkeer op andere routes ondersteunen dit gewenste gebruik van de Regioring door regionaal verkeer en extern verkeer van en naar Haarlem.



Stedelijke invalswegen

Vanaf de Regioring zijn de wijken van Haarlem en de binnenstad door middel van stedelijke invalswegen bereikbaar. Vanuit de woonwijken wordt extern verkeer zo snel mogelijk naar de Regioring geleid. Ook sluiten de invalswegen aan op de verschillende segmenten van de binnenstad: Amsterdamse Poort, Grote Markt, Haarlemmerhout en Centrum-West. De parkeerfaciliteiten sluiten hierop aan: respectievelijk de nieuwe faciliteit bij de Amsterdamse Poort, de Appelaar, Dreef/Houtplein en Raaks. De informatievoorziening wordt op grotere afstand, vanaf de Regioring dus, verbeterd gericht op de bezoeker van de stad. Bezoekers worden gestimuleerd om al vanaf de Regioring de juiste invalsroute te kiezen. Tevens worden daarbij Park&Walk (goedkoper parkeren) en Park&Ride (gratis parkeren) aan de invalswegen aangeboden. Het belang van de onderlinge verbinding van de centrumparkeervoorzieningen neemt daarmee sterk af.



Route Vondelweg – Waarderweg – Prins Bernardlaan

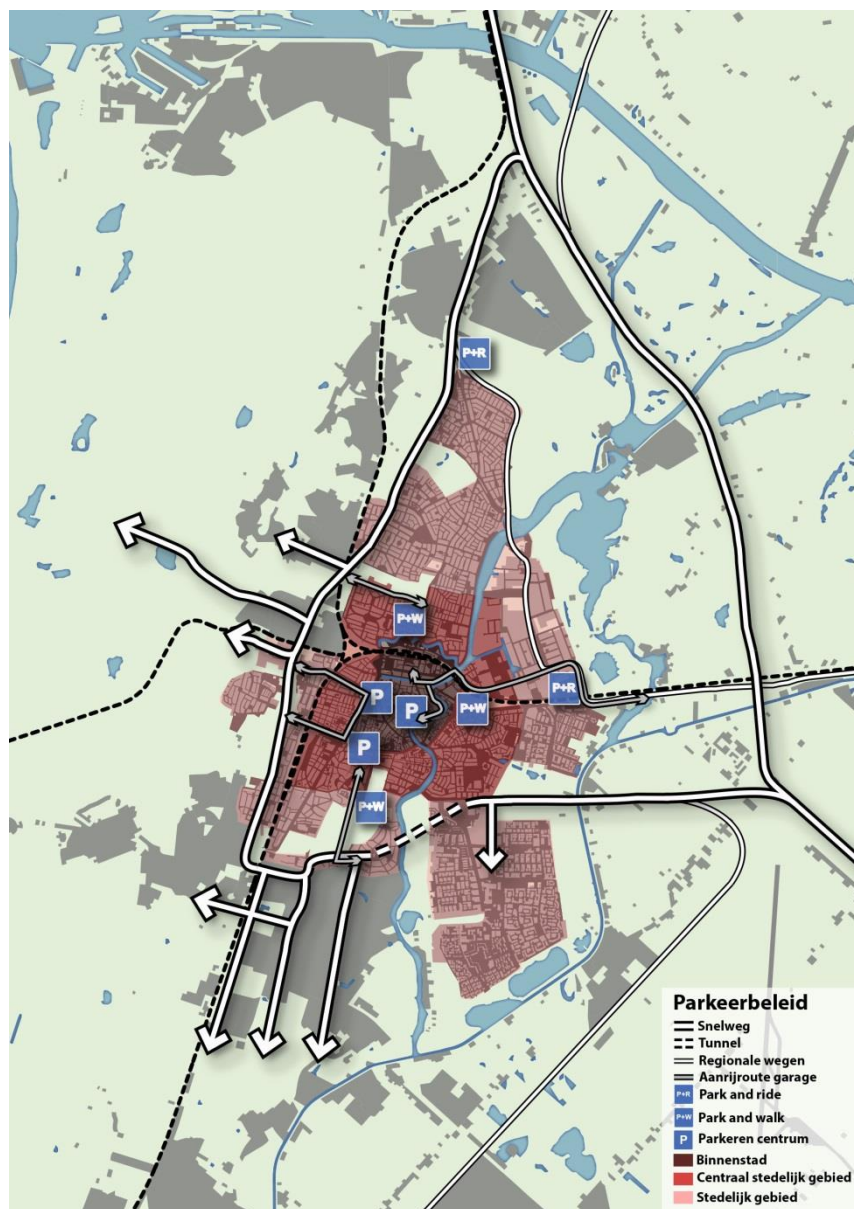
Binnen het huidige verkeerssysteem heeft de route Vondelweg – Waarderpolder – Prins Bernardlaan een driedubbele functie: het ontsluiten van de Waarderpolder, het verbinden van Haarlem Noord met Schalkwijk en het verzamelen van doorgaand verkeer uit Haarlem Noord naar de A9. Voor de ontlasting van de route wordt ingezet op de Velservoog. De inrichting moet op de functies worden afgestemd. Dat betekent dat hij enerzijds voldoende capaciteit moet hebben, maar anderzijds geen alternatief voor het gebruik van de A9 mag bieden. Dit kan worden bereikt door capaciteit te bieden zonder de doorstroomsnelheid te zeer te verhogen.

Parkeerbeleid

Gekoppeld aan de zones in de stad kan ook het parkeerbeleid nader worden uitgewerkt. In het binnenstadsgebied streven we naar het terugbrengen van de ruimte die de auto's op straat innemen. Waar mogelijk bieden we parkeren in garages aan, ook voor bewoners. De mogelijkheid voor bezoekers om te parkeren op straat wordt beperkt. Bezoekersgarages die in kwetsbare stadsgedeelten liggen of een weinig klantvriendelijke uitstraling kennen, zoals parkeergarage De Kamp en het Stationsplein, vervallen of worden voor bewoners benut. Op de kop van de Amsterdamse Vaart wordt een parkeergarage toegevoegd, gekoppeld aan het te herontwikkelen programma daar.

In de centraal stedelijke zone is de ruimte voor parkeren op straat ook beperkt. Dit betekent inzet op multifunctioneel gebruik van de voorzieningen. Ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers zijn primair van belang. De beschikbaarheid van (tweede) bewonersver-

gunningen is beperkt en de bezoekersregeling gemaximaliseerd. In de overige delen van de stad zijn er geen beperkingen, maar wordt wel gereguleerd parkeren ingevoerd. Het blijft in deze gebieden in beginsel mogelijk een tweede parkeervergunning aan te vragen en ook geldt er een soepele bezoekersregeling.



4.4 Conclusie

De economische, ruimtelijke, gezondheids-, milieukundige, sociale en verkeerskundige opgaven waar Haarlem voor staat (zie hoofdstuk 2) zijn in dit hoofdstuk vertaald in zeven samenhangende hoofdkeuzen in de gewenste netwerkontwikkeling voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto. Parkeer- en stallingsvoorzieningen sluiten hier op aan. Samen vormen deze keuzen het richtinggevende beleidskader voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte voor Haarlem, waarmee zowel de ruimtelijke kwaliteit in de stad kan worden versterkt als bereikbaarheid duurzaam kan worden verbeterd. Hiermee kunnen de doelstellingen van de Structuurvisie openbare ruimte - een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu, onderscheiden naar de thema's vitale stad, metropolitane economie en duurzame mobiliteit worden gerealiseerd. Deze beleidskeuzen leiden tot Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten die met eenzelfde integrale kwaliteitsambitie moeten worden opgepakt en uitgewerkt. In het volgende hoofdstuk worden deze projecten benoemd.



5. Uitvoeringsagenda

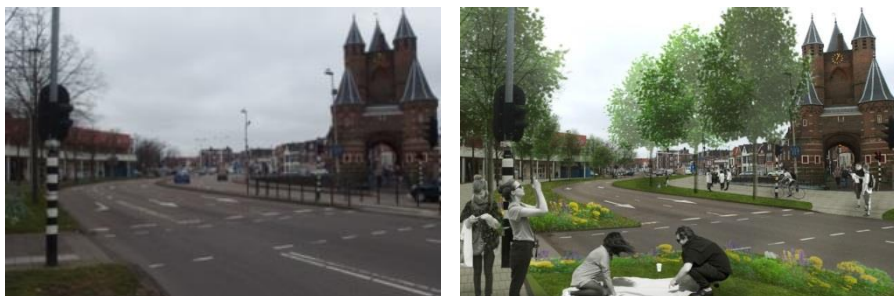
De hoofdlijnen uit het duurzaam ontwikkelingskader moeten worden uitgewerkt in Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten.

5.1 Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte

De ambities uit het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte moeten worden vertaald in ruimtelijke ingrepen in de stad, gericht op aanpassingen van het netwerk voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto en verbeteringen van de ruimtelijke kwaliteit. Veel van die ingrepen kunnen op het niveau van deelgebieden worden aangepakt. In dit hoofdstuk worden de gebied overstijgende ofwel Sleutelprojecten benoemd. Ze zijn belangrijk voor de stad als geheel om de transitie naar duurzame ontwikkeling te kunnen maken. Er is ook een onderlinge samenhang, waarbij de projecten elkaar versterken en niet los van elkaar kunnen worden ontwikkeld. Daarnaast zijn er beleidstrajecten waarin de visie veelal in regionaal verband verder moeten worden uitgewerkt.

1. Herontwikkeling zone Amsterdamse Poort

De hele zone rond de Amsterdamse Poort en zuidwesthoek van de Waarderpolder heeft de potentie om onderdeel van het binnenstadsmilieu te worden. Hiermee sluit de transformatie van de zone Amsterdamse Poort en Waarderpolder beter aan op de ruimtelijk-economische potentie van het gebied. Dit betekent dat de ruimte voor het doorgaande autoverkeer in dit gebied sterk moet worden teruggebracht. De Amsterdamse Poort markeert de aankomst in het centrum. Het terugbrengen van het water in de Oostersingelgracht en Papentorenvest versterkt het ruimtelijk karakter. De Catherijnebrug wordt een brug voor langzaam verkeer. Het bestemmingsverkeer naar Haarlem Noord en Centrum wordt primair via de Oudeweg geleid. Regionaal doorgaand verkeer via de route Schipholweg/ Kennemer-tunnel/ Westelijke Randweg. Daarnaast wordt een parkeergarage voor bezoekersparkeren ontwikkeld aan de kop van de Amsterdamse Vaart. Van hieruit worden looproutes naar de binnenstad versterkt die ook bijdragen aan een betere aansluiting van de Waarderpolder. De bezoekersgarage bij het station wordt voor bewonersparkeren gebruikt.



Impressie zone Amsterdamse Poort



Impressie Amsterdamse Poort

2. Kennemertunnel en ruimtelijk knooppunt Buitenrust

Het doorgaande oost-westverkeer wordt gebundeld op de Schipholweg en via de Kennemertunnel, onder het Spaarne en de Haarlemmer Hout naar de Westelijke randweg geleid. De Kennemertunnel maakt tegelijkertijd onderdeel uit van de bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van Amsterdam Beach. De oostelijke aansluiting ligt voorbij de Prins Bernardlaan en de westelijke toegang sluit aan op de Spanjaardslaan. Door de tunnel ontstaat bij het Spaarne/Buitenrust de ruimte om voetgangers, fietsers en HOV vanuit Schalkwijk aan te sluiten op het centrum van Haarlem. Hier kan een goed toegankelijke knooppunt voor het OV worden geboden, gekoppeld aan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Ook de Paviljoenslaan, Kamperlaan, Buitenrustlaan kan heringericht worden.

Door de halte Europaweg te verplaatsen naar de splitsing Europaweg/Schipholweg ontstaat een OV-knooppunt, dat als gevolg van de Kennemertunnel, ook ruimtelijk goed kan worden ingepast. Het knooppunt verbindt de stadsstraten Europaweg en Schalkwijkerstraat met elkaar. Het R-net en OV lijnen kunnen hier aan elkaar verknoopt worden met extra programma, mogelijkheden voor P&R en fietsenstallingen. De route Europaweg en Schalkwijkerstraat wordt tevens een snelle comfortabele route voor fietsers tussen centrum en Schalkwijk; de barrièrewerking neemt af en de levendigheid neemt toe. De relatie met het water kan optimaal worden benut. De Buitenrustbrug blijft alleen functioneren voor het lokale verkeer en HOV.



(bron: Goudappel Coffeng)

3. Entreeroute Oudeweg/Spaarndamseweg/Hooimarkt

De verdere bundeling van het autoverkeer heeft gevolgen voor de entreeroute vanaf de A9. De route via de A200 naar de fly-over en Oudeweg wordt de hoofdroute voor het verkeer naar de stad. Van en naar Haarlem Noord rijdt het verkeer dan verder via de Oudeweg en de Waarderweg. Aan de entreeroute liggen alle parkeervoorzieningen. Verkeer vanaf de Oudeweg richting de binnenstad krijgt weer de mogelijkheid om op de Prinsenbrug linksaf te slaan richting Friese Varkenmarkt. De verdeling tussen het verkeer over de Amsterdamsevaart en Oudeweg verandert zo volledig. Amsterdamsevaart verliest zijn betekenis voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. Fly-over en Oudeweg worden dan drukker. Mogelijkerwijs kan dit betekenen dat de capaciteit van de Oudeweg en Prinsenbrug moet worden uitgebreid. Het reserveren van de Catharijnebrug voor voetgangers en fietsers betekent dat de doorrijhoogte onder het spoorviaduct over de Friese Varkenmarkt geschikt moet worden gemaakt voor vrachtverkeer, touringcars en lijnbussen.



Prinsenbrug

4. Station Haarlem/Schoterweg/Rijksstraatweg

De noord-zuidroute tussen het Station, de Schoterweg en de Rijksstraatweg is voor het HOV en het fietsverkeer de belangrijkste route. Deze route wordt zoveel mogelijk vrijgemaakt van autoverkeer. De Kennemerbrug wordt daarom afgesloten voor verkeer van en naar Noord. Dit verkeer wordt gestimuleerd om via de Spaarndamseweg of de Waarderweg te rijden. Hiermee vereenvoudigt de kruising bij het Kennemerplein en verbetert de oversteekbaarheid. De HOV-as krijgt verder vorm door maatregelen ter bevordering van de doorstroming en het terugdringen van hinder door parkerend verkeer. Bij het station kan veel voor het HOV worden bereikt door een doorgaande as te ontwikkelen, die rechtstreeks aansluit op het station. Nieuwe mogelijkheden ontstaan door de herlocatie van de parkeerfaciliteit. De barrièrewerking voor kruisend verkeer wordt ook door ruimtelijke maatregelen verminderd. Door de sluiting van de Kennemerbrug, gecombineerd met een lagere doorrijnsnelheid en meer kruisend verkeer, zal er ook over de Bolwerkroute minder verkeer rijden. Mogelijk kunnen over de hele route verkeerslichten vervallen en kan ook in oost-westrichting de functie voor het regionaal fietsverkeer worden versterkt, gekoppeld aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

5. Opwaardering westelijke randweg

Verkeer van en naar Haarlem (Noord) zal meer via de Westelijke Randweg moeten worden geleid. Deze route is qua capaciteit hiervoor geschikt. Waar mogelijk kan de doorrijnsnelheid verder worden verbeterd, waarmee de functie van de Regioring als verdeelroute ook sterker wordt. In ruimtelijk opzicht is van belang dat de ruimtelijke inpassing wordt verbeterd en de barrièrewerking vanuit de wijken in Haarlem, ook voor fietsers en voetgangers teruggebracht.



6. Boulevard Westelijke Centrumring

De Westelijke Centrumring, bestaande uit de Kinderhuissingel, de Raaksbruggen en de Wilhelminastraat, krijgt meer een boulevardkarakter, met een versmald profiel en zonder verkeerslichten. De route wordt nu vooral gebruikt als doorgaande route voor autoverkeer tussen de werkgebieden in de metropoolregio en woongebieden in Haarlem west. Dit verkeer dient meer van de Regioring gebruik te maken die hiervoor ook wordt verbeterd. De centrumring krijgt daarmee meer een functie voor bestemmingsverkeer en voor doorgaand fietsverkeer rond de binnenstad. De fietsroutes in de binnenstad blijven wel belangrijk voor het bestemmings-fietsverkeer en ook voor doorgaande fietsers. Maar deze krijgt hiermee een alternatieve route, ook op tijdstippen dat het druk is in de binnenstad (tijdens winkeltijden, weekenddagen, evenementen). De route gaat verder onderdeel uitmaken van de noord zuid snelfietsroute tussen Heemstede en Velsen. Aan de andere kant kunnen de wijken in Haarlem West beter op het centrum worden aangesloten (Patronaat, Brouwersvaart, Zijlweg), doordat de barrièrewerking wordt weggenomen en de oversteekbaarheid voor voetganger en fiets verbetert.

7. Velserboog (verbinding N208-A22-A9)

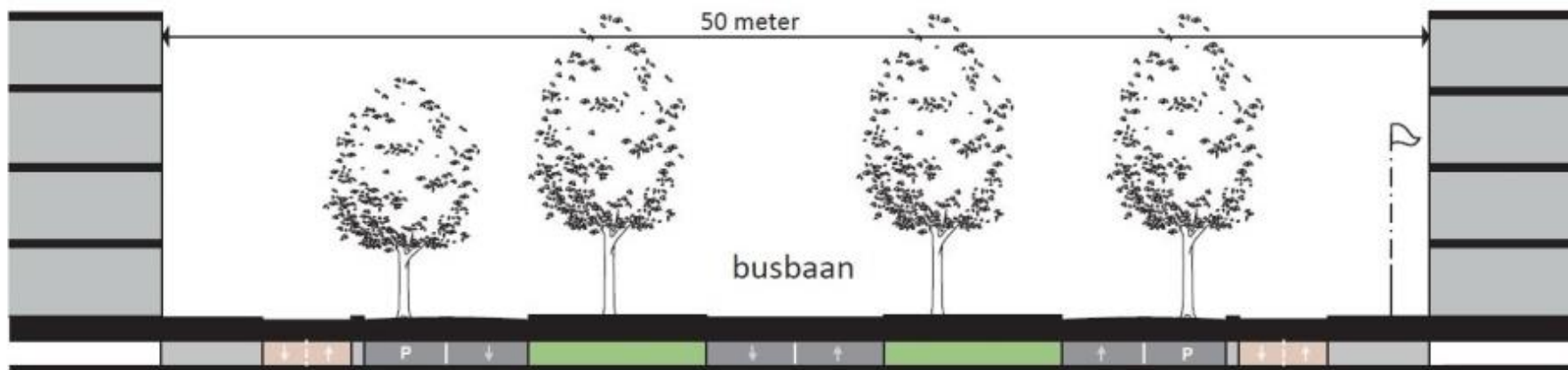
De Velserboog verbindt de westelijke randweg (N208) met de A9 en maakt reeds onderdeel uit van de regionale bereikbaarheidsvisie van Zuid-Kennemerland en van IJmond. Door de Velserboog kan verkeer van en naar Zuid-Kennemerland en Haarlem Noord beter om de stad worden geleid, omdat hiermee de reistijd naar de A9 via de Waarderweg wordt verkort. Een belangrijke optie is om verkeer van/naar de A208 rechtstreeks van/naar de A22 te laten rijden, waardoor de N202 wordt ontlast en meer verkeer via de Wijkertunnel van en naar de A/N208 kan rijden. Een nadere keuze tussen deze alternatieven moet in regionaal verband verder worden uitgewerkt.



Uitsnede structuurvisiekaart Velsen 2025 (bron: Structuurvisie Velsen)

8. Stadsstraat Europaweg

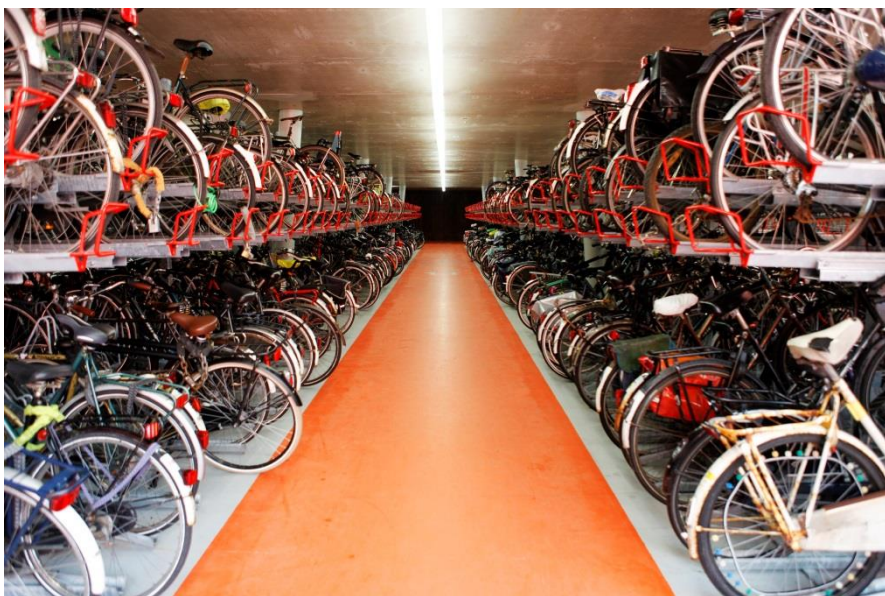
De Europaweg verbindt Schalkwijk met de rest van Haarlem. Momenteel is deze functie voor autoverkeer dominant. Gevolg is dat veel autoverkeer vanuit Schalkwijk ook via ondergelegen routes door Haarlem rijdt. Inzet is om de Amerikaweg de belangrijkste in- en uitvalsroute voor Schalkwijk te maken, waardoor er op de Europaweg ruimte ontstaat voor functiemenging van fiets, het HOV en ruimtelijke intensivering. Het profiel kan daarmee ook worden teruggebracht naar 2x1 met de ruimte voor een eigen HOV-baan, fietspaden en trottoirs.



Principeprofiel Europaweg als Stadsstraat

9. Fietsparkeren

Veel bewoners en bezoekers van de binnenstad ervaren overlast van de vele op straat geparkeerde fietsen. Met verschillende maatregelen worden deze knelpunten verzacht. Voor bezoekers aan de binnenstad worden fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in het Raaksgebied en in de omgeving van de Botermarkt/Verwulft. Voor openbaar vervoer-reizigers worden fietsenstallingen op OV knooppunten uitgebreid, waaronder op NS station Haarlem. Particuliere initiatieven hebben tot gevolg dat het aantal buurtfietsenstallingen voor bewoners toeneemt. Bewoners worden hierdoor niet langer gedwongen in fietsenrekken te plaatsen. Die ruimte komt vrij voor bezoekers van de binnenstad en andere attractiepunten.



(bron: Dasha Elfring)

10. Houtplein

Het Houtplein vormt een belangrijke entree voor de binnenstad en tevens een belangrijke OV-knoop voor R-netlijnen aan de zuidzijde van de binnenstad. Diverse hoofdfietsroutes komen hier ook gebundeld samen. Om tot een ruimtelijke kwaliteitssprong te komen en tevens fiets en R-net stromen goed te kunnen afwikkelen wordt het Houtplein autoluw gemaakt. Dit kan worden bereikt door de 'sluiproute' van de Tempeliersstraat naar Rustenburgerlaan/Dreef voor auto's er uit te halen. De verbetering van het Houtplein maakt ook de voetgangersroute van Dreefgarage (P&W) naar binnenstad aantrekkelijker.



(bron: Delva Landscape Architects)

5.2 Regionale beleidstrajecten

11. Versterken metropolitane OV-structuur

Door de verschillende maatregelen in het wegennetwerk wordt de positie van de HOV-routes en de knooppunten in Haarlem versterkt. De metropolitane OV-structuur wordt samen met de regionale partners afgemaakt door:

- Een doorgaande HOV-as van Delfplein tot Schalkwijk inclusief doorgaande verbinding bij het station Haarlem met optie op vertramming op termijn en verknoping van onderliggende busdiensten.
- Intensivering van R-netlijnen naar Schiphol, Zuidas, Hoofddorp
- Een verbetering van de overige OV-knooppunten, gekoppeld met voorzieningen voor ketenmobiliteit bij Schalkwijk Centrum, Buitenrustbrug, Delftplein, Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout.
- De ontwikkeling van een nieuw OV-knooppunt bij het Spaarne/Buitenrustbrug en verbetering van het knooppunt Hout.
- Een intensivering op het spoor van regionale/metropolitane (light-) railverbindingen met meer stations (in de regio Zuid Kennemerland onder andere langs de Kennemerlijn), hogere frequenties en hogere snelheden naar Amsterdam Centraal, Zuid, de Kennemerlijn, Zandvoort en de Bollenstreek.
- Een verbeterde aansluiting van station Haarlem op het intercitynetwerk naar Utrecht, Amersfoort, Leiden, Alkmaar en de metropoolregio Den Haag/Rotterdam.

Deze maatregelen worden samen met de regionale partners verder uitgewerkt.

12. Versterken van de metropolitane fietsstructuur

Door de verschillende maatregelen in het wegennetwerk wordt ook de positie van de fiets in Haarlem versterkt. Doorgaande fietsroutes worden geconcentreerd op de voormalige parkeerring rond de binnenstad, waar de functie voor autoverkeer wordt beperkt. Hierop aansluitend worden ook de metropolitane fietsroutes versterkt. Ook Waarderpolder en Schalkwijk Centrum worden hierin opgenomen.



13. DVM-maatregelen (Dynamisch VerkeersManagement) regionaal wegverkeer

Naast de al genoemde fysieke maatregelen wordt ook het regionale DVM-systeem op de hoofdstructuur aangepast. De voorkeursroutes moeten samen met de regionale partners nader worden bepaald en door prioriteiten in de verkeersregelininstallaties ondersteund. Daarnaast wordt de bewegwijzering en parkeerverwijzing op regionaal niveau gereorganiseerd met de Regioring als basis.

14. Haarlem Bezoekstad

De groei van het toerisme en het brede scala aan eigen kwaliteiten biedt Haarlem een uitstekende basis om in toerisme te investeren. Aangezien veel kwaliteiten samenhangen met de directe omgeving van Haarlem ligt ook hier samenwerking voor de hand. Zodat interessante plekken in en rond Haarlem makkelijk vindbaar en multimodaal bereikbaar zijn. Een belangrijk aspect van marketing is te redeneren vanuit de bezoeker: Wat ziet een bezoeker onderweg? Wat is de sfeer op straat? Nodigt de omgeving uit om langer te blijven?

Een welkome stad betekent ook dat de bezoeker per auto gemakkelijk en direct naar de juiste parkeergarage wordt geleid. Behalve realtime-informatie op de ring is het noodzakelijk opnieuw naar de naamgeving van de parkeergarages te kijken. Is voor een willekeurige bezoeker *Centrum-Oost* en *Grote Markt* niet veel duidelijker in plaats van *Raaks* en *Appelaar*?

Het waternetwerk om de stad en de aansluiting op regionale waterwegen bieden grote potenties voor het watertoerisme. Met Amsterdam zou Haarlem een uitstekende bestemming voor de riviercruisevaart zijn. Dat betekent dat de sluis bij Spaarndam verlengd moet worden. In Haarlem

zullen de looproutes van de afmeervoorzieningen naar de binnenstad aantrekkelijk moeten zijn.

De omgeving van Haarlem biedt ook uitstekende kansen voor toerisme op twee wielen. Regionale en stedelijke recreatieve routes zullen naadloos op elkaar aansluiten. Een gastvrije stad biedt de fietsende toerist vindbare en veilige stallingsruimte.



Haarlemse Vaardagen



6. Effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte

De effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn op twee manieren nader beschouwd: kwantitatief en kwalitatief. Bij de kwantitatieve effecten ligt de nadruk op de effecten op het autoverkeer. Kwalitatief op de ruimte voor water en groen in de stad.

6.1 Kwantitatieve effecten wegverkeer

Voor het berekenen van de kwantitatieve effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Met een verkeersmodel kunnen de verkeerskundige effecten van aanpassingen of oplossingen in het wegennetwerk worden doorgerekend, zoals het effect van een nieuwe wegverbinding.

De basis van het verkeersmodel wordt gevormd door een realistische weergave van de huidige situatie. In dit geval het Haarlemse verkeersmodel met als basisjaar 2014. Vervolgens worden prognose-scenario's gemaakt aan de hand van vastgestelde plannen voor nieuwe weginfrastructuur en woningen en Haarlemse kencijfers. De prognose neemt de cijfers van 2030 als richtpunt, waarbij met een bandbreedte wordt rekening gehouden met een lage of een hoge economische groei. In deze paragraaf zijn de hogere trendcijfers gebruikt.

Tabel 1 Aantal autoritten

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Buiten Haarlem
Binnenstad	700	2.800	6.500	17.000
Centraal Stedelijk		6.000	36.000	48.000
Stedelijk Haarlem			83.000	162.000

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014)

De meeste autoritten worden gemaakt vanuit Haarlem naar de rest van Nederland: 17.000 vanuit de binnenstad, 48.000 vanuit het centraal

stedelijk gebied en 162.000 vanuit overig Haarlem. In totaal circa 230.000 autoritten per dag. Het aantal autoritten dat binnen Haarlem blijft ligt veel lager: circa 135.000 autoritten per dag. Verreweg het grootste deel hiervan, 83.000 ritten, worden gemaakt buiten de binnenstad en het centraal stedelijk gebied om. Binnen de binnenstad en het centraal stedelijk gebied worden slechts een kleine 10.000 autoritten per etmaal gemaakt. In de huidige situatie wordt de auto nog maar heel beperkt gebruikt voor ritten in de binnenstad (700 ritten).

Tabel 2 Trendmatige groei autoritten 2030 (huidig = 100)

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Buiten Haarlem
Binnenstad	91	85	91	94
Centraal Stedelijk	81	92	103	115
Stedelijk Haarlem	89	101	106	130
Buiten Haarlem	95	115	130	

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014)

Trendmatig groeit het gebruik van de auto in Haarlem maar niet overall even sterk. Het aantal interne autoritten binnen Haarlem daalt zelfs, vooral van en naar de binnenstad (ca -10%). Het sterkst neemt het aantal autoritten toe tussen stedelijk Haarlem en de rest van Nederland (+30%).

Effect Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte

Tabel 3 Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte 2030 (huidig = 100)

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Buiten Haarlem
Binnenstad	77	80	77	80
Centraal Stedelijk	80	78	87	98
Stedelijk Haarlem	75	85	98	120
Buiten Haarlem	81	97	120	

Bron: Goudappel Coffeng, Model DMR 2030

Ondanks de ambities uit hoofdkeuze 1 is er in het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en ruimte nog sprake van groei van het aantal

autoritten, maar alleen op de relaties vanuit stedelijk Haarlem naar de rest van Nederland (+20%). Vanuit het centraal stedelijk gebied naar de rest van Nederland stabiliseert het aantal autoritten net als het aantal autoritten binnen stedelijk Haarlem. Vooral autoritten die aan de binnenstad en het centraal stedelijk gebied zijn gerelateerd nemen verder af.

Aantal autokilometers per zone in de stad

Tabel 4 Aantal kilometers op wegvakken

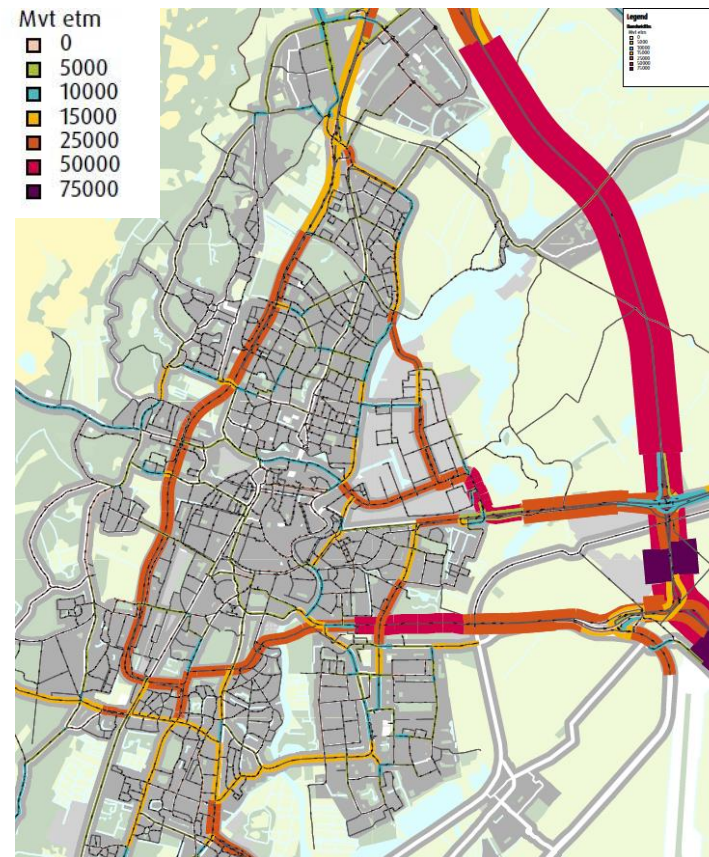
	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Totaal
Nu (2014)	102.500	320.000	1.000.000	1.422.500
Trendsituatie 2030	111.500	360.000	1.250.000	1.700.138
DMR 2030	74.000	250.000	1.240.000	1.564.000

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014) en DMR 2030

Niet alleen door het aantal autoritten treden effecten op, maar ook door de veranderingen in de routekeuze. Beide effecten samen beïnvloeden het aantal autokilometers dat in totaal in de verschillende zones van de stad wordt gereden. Door het totale pakket aan maatregelen neemt het aantal kilometers die in de binnenstad worden gereden af van 102.500 nu naar 74.000 in 2030. Een daling met bijna 30%. Ook in het centraal stedelijk gebied is er een aanzienlijke afname, tegenover een lichte groei trendmatig. In totaal neemt het aantal autokilometers op het wegennetwerk in Haarlem nog licht toe (circa 10%), maar aanzienlijk minder dan in de trend en vooral op het wegennetwerk buiten de binnenstad en het centraal stedelijk gebied.

De totale intensiteit op de wegvakken is te zien op het nevenstaande kaartje. De kleur en dikte van de balk geven het aantal motorvoertuigen weer. Duidelijk zichtbaar is het intensieve gebruik van de A9. In de stad zijn regioring en stedelijke invalswegen goed herkenbaar in het patroon

van rode en oranje wegvakken. Hier concentreren zich de grootste intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in de stad. Door de voorgestelde maatregelen worden de overige wegvakken in het stedelijk gebied geel en blauw. In beginsel is voor de verkeersafwikkeling op deze wegvakken een wegindeling van 2 rijstroken voldoende. In een groot deel van het centrumgebied zijn de intensiteiten zodanig laag geworden dat menging van verkeerssoorten mogelijk is.



Motorvoertuigen p/etmaal op basis van DMR 2030 (bron: Goudappel Coffeng)

6.2 Kwalitatieve effecten ontwikkelingsmodel

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte vormt het geraamte van de Structuurvisie openbare ruimte. Er begint zich al duidelijk af te tekenen welke ruimtelijke kwaliteitswinst er op bepaalde plekken in de stad kan worden behaald.

Zo ontstaat de mogelijkheid om de omgeving van de Amsterdamse Poort een kwaliteitsboost te geven door het opengraven van de Papentorenvest en de Gedempte Oostersingelgracht. De Catharijnebrug wordt een langzaam-verkeersbrug. Hierdoor wordt de Papentorenvest een woonstraat in het centrummilieu waar geen doorgaand autoverkeer meer komt en ontstaat er ook ruimte voor meer groen en bomen.

De knip voor autoverkeer op de Kennemerbrug leidt er toe dat het karakter van de Bolwerkenroute verandert van doorgangsroute naar een groene allée. Vanaf de noordzijde van het station wordt een loper naar het Frans Halsplein uitgerold voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en krijgt Haarlem-Noord een sterke verbinding met het stationsgebied en het historische centrum van de stad.

Maar ook op andere plekken leidt de omvorming van de centrumring tot “fiets-boulevard” tot grote kwaliteitsverbeteringen. Het ontwarren van de verkeerskundige spaghetti rond de Raaksbruggen levert ruimte op voor meer groen en verblijf en een verbeterde oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, en ook rond het Houtplein kan een flinke kwaliteitswinst worden behaald door het uitvoeren van de reeds bestaande plannen voor de verplaatsing van het busstation.

Behalve de “fiets-boulevard” rond het centrum krijgen ook andere fietsroutes in de stad een kwaliteitsimpuls: de recreatieve fietsroutes

worden zo veel mogelijk groen aangekleed en doorgezet in het landschap en op de fietsradialen (die de wijken met het centrum verbinden) komt meer ruimte voor de fiets en wordt de barrièrewerking van kruispunten verminderd.

Door een combinatie van maatregelen wordt Schalkwijk op een goede manier aan de stad gehecht: de Europaweg wordt omgevormd tot stadsstraat (die door een relatief lage verkeersintensiteit goed oversteekbaar is) en de aanleg van de Kennemertunnel maakt het mogelijk om ten oosten van de Buitenrustbruggen een nieuw stedelijk knooppunt te ontwikkelen met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor wordt het voor de inwoners van Schalkwijk aantrekkelijk om zich lopend of per fiets richting het centrum te verplaatsen.

Voor de hele stad geldt dat er meer aandacht voor de voetganger komt: in het centrum door uitbreiding van het “dwaal-milieu” (waardoor het centrum van Haarlem aantrekkelijker wordt voor zowel bewoners als bezoekers) en in de rest van de stad worden de voorzieningen voor voetgangers rond voorzieningencentra en OV-haltes verbeterd.

Tot slot geldt algemeen dat de ambities op het gebied van terugdringen van autoverkeer in de stad een gunstig effect hebben op de leefbaarheid in de wijken en het welbevinden van de inwoners van Haarlem.

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte biedt een goede basis om in het vervolg van de Structuurvisie openbare ruimte de andere ambities voor de openbare ruimte (op het gebied van groen, water, spelen, cultuurhistorie, klimaatbestendigheid, economie, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit enzovoorts) te kunnen realiseren.

Bijlage 2

Trechtering van alternatieven en bepaling van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte als voorkeursalternatief

Beschrijving van het iteratieve proces om te komen tot
het voorkeursalternatief

Deze bijlage is opgesteld in een samenwerking van de gemeente Haarlem met adviesbureau Goudappel Coffeng.

1. Voorontwerp SOR als basis voor de verkenning van alternatieven

In Juli 2013 is het voorontwerp SOR uitgebracht, waarin 'het behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu' als hoofdkoers is uitgezet. Net als voor de ontwerp SOR, was voor het voorontwerp SOR het aanpassen van het netwerk voor verkeer en vervoer een van de belangrijke pijlers. Immers, de auto is een van meest prominente ruimtevragers in de stad en een zeer bepalende factor voor de milieu- en omgevingskwaliteit.

Aan de basis van het voorgenomen beleid in het voorontwerp lag een ringstructuur voor het autoverkeer. Het achterliggende idee hiervan is dat het autoverkeer op de ring zoveel mogelijk wordt gebundeld, het verkeer daarop goed afgewikkeld wordt en daarmee het overige netwerk en de openbare ruimte ontzien worden. Deze kunnen dan voor andere doeleinden worden aangewend.

Voor het voorontwerp SOR is een netwerkmodel voor het autoverkeer opgesteld en vervolgens door het college van B&W van Haarlem vastgesteld. (Zie Figuur 7-1) Na het vaststellen en de publicatie van het voorontwerp SOR is dit model als uitgangspunt genomen voor een verdere ambtelijke verkenning van mogelijke uitwerkingalternatieven en/ of varianten.

Netwerkmodel voor het autoverkeer uit het voorontwerp SOR

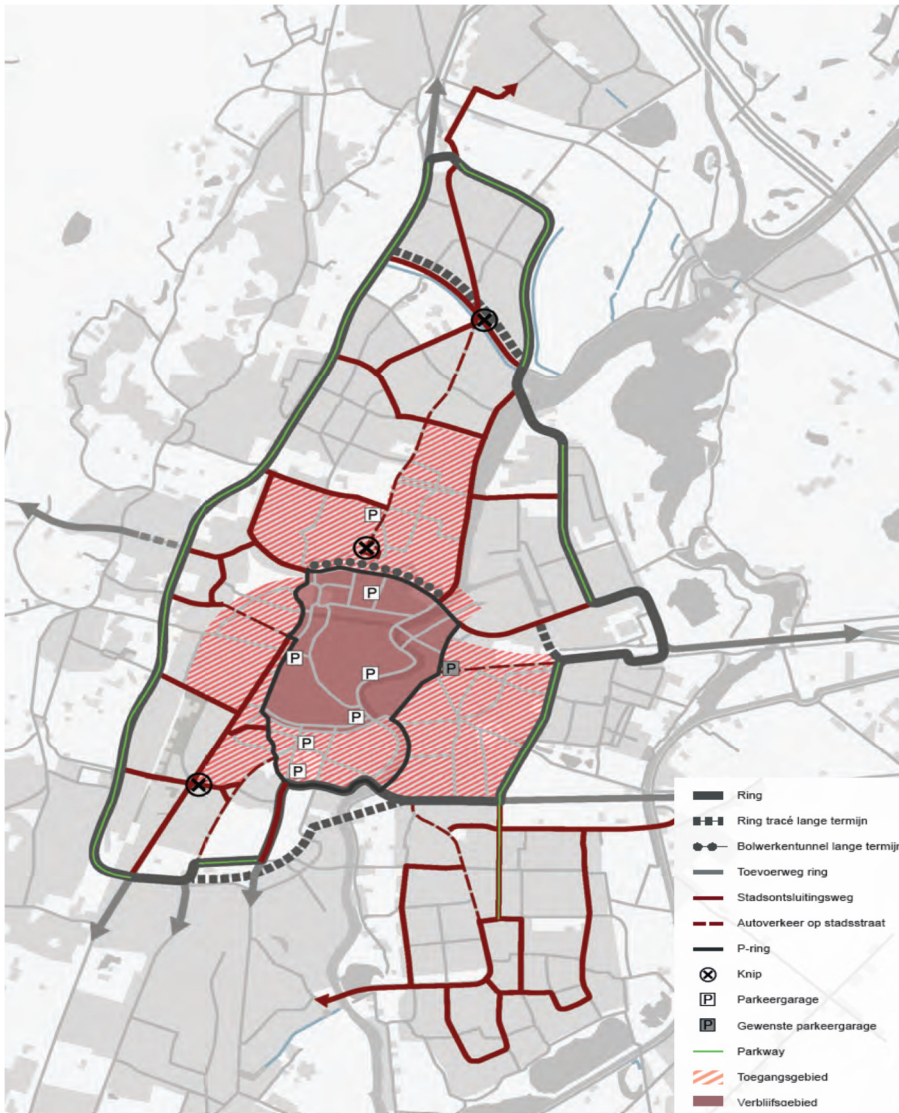
Uitgangspunt van het model is het completeren van een ring voor autoverkeer. Bovengronds wordt deze vormgegeven met een stelsel van 'parkways': royale groene profielen met een stevige boomstructuur (langs en tussen rijbanen). Deze autoring biedt het alternatief voor verkeer dat nu nog dwars door de stad rijdt. De ring krijgt voldoende capaciteit om intensief gebruik te accommoderen en bevat zo min mogelijk (gelijkvloerse) kruisingen. Zodra er middelen vrijkomen voor het toepassen van een aantal tunneltrajecten, zijn er 'kortsluitingen' mogelijk, zie stippellijnen op de kaart.

Een aantal stadsontsluitingswegen krijgt in het model een belangrijke functie voor het ontsluiten van de wijken op de ring. Op deze wegen krijgt de afwikkeling van het autoverkeer de prioriteit. Op de overige wegen krijgen andere verkeersdeelnemers meer ruimte. Vaak is dat de voetganger of de fietser, soms is dat het openbaar vervoer. Een andere belangrijke route in het netwerk is de parkeerring. Deze om het centrum lopende ring ontsluit de parkeergarages.

In verblijfsgebieden (historische binnenstad, stationsomgeving) staat de kwaliteit van de openbare ruimte centraal, is de ruimte voor fietsers en voetgangers deels gemengd en deels ontmengd en is de auto 'te gast', zo mogelijk in eenrichtingverkeer. Rondom verblijfsgebieden liggen de toegangsgebieden ('vergrote' binnenstad). Waar mogelijk worden hoofdroutes voor de auto en fiets hier ontvlochten. Daarbij wordt voor fietsers gestuurd op de ontwikkeling van aantrekkelijke en levendige routes (aansluitend op historische routes, pleinen, voorzieningen, groene gordels en waterlopen).

De aanleg van de ring is echter nog onvoldoende waarborg om de leefbaarheid in 2040 te verbeteren of afname van doorgaand autoverkeer in de stad te bewerkstelligen. Hiervoor zijn ook flankerende maatregelen nodig. Eén van die maatregelen is het realiseren van autoknips. Op een aantal plekken is indicatief aangeduid waar deze 'autoknips' kunnen komen te liggen. Hierdoor ontstaat ruimte voor groen, langzaam verkeer en openbaar vervoer. (bron: Voorontwerp SOR, juli 2013)

Figuur 7-1 Themakaart 'autoverkeer' uit het voorontwerp SOR



2. Verkenning van alternatieven en varianten voorafgaand aan het DMR

Na het uitbrengen van het voorontwerp SOR is de themakaart ambtelijk vertaald in een drietal mogelijke uitwerkingen van de ringweg. Zo zijn alternatieven samengesteld om te onderzoeken hoe, met logisch samenhangende pakketten maatregelen, een goede bereikbaarheid van de stad en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte gerealiseerd zouden kunnen worden.

De onderzochte alternatieven bleken echter in onvoldoende mate bij te dragen aan de opgaven waarvoor de gemeente gesteld staat; de verkeerdruk op Haarlem werd onvoldoende verminderd. Het beoogde

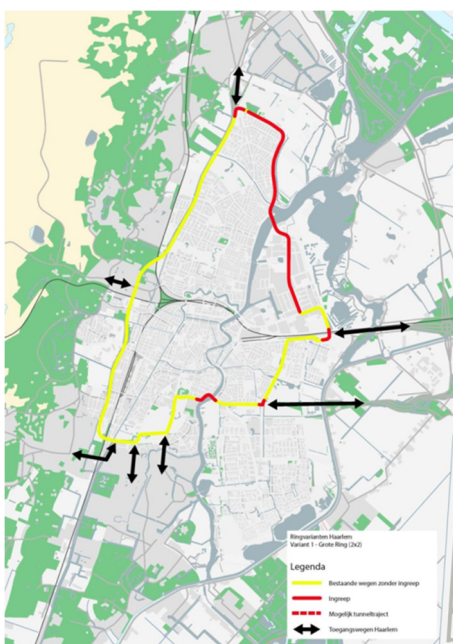
effect om ruimte vrij te spelen voor andere functies bleef daarmee beperkt. Daarnaast leidden de onbevredigende resultaten van de alternatieven ook tot het besef dat de bereikbaarheidsopgaven en -oplossingen meer in een regionaal verband moesten worden benaderd.

Na afstemming met de gemeenteraad (informatienota DM en raadsinformatiemarkt) is besloten om een nieuwe koers voor de structuurvisie in te zetten. Uit de informatienota DM: *“Het college is van mening dat het verstandiger is om eerst te kijken naar de maatregelen die binnen de ring moeten worden genomen om de doelstellingen van de Structuurvisie openbare ruimte te realiseren (dus ‘van binnen naar buiten’ denken). Het college wil daartoe een duurzaam mobiliteitsmodel definiëren. De maatregelen uit dat model zijn verkeerskundig van aard en komen ten gunste van voetgangers, fietser en openbaar vervoer. Ze zijn uitdrukkelijk bedoeld om een meer leefbare, vitale en aantrekkelijke stad te realiseren. Voorbeelden van dergelijke verkeersmaatregelen zijn het differentiëren in de snelheden van autoverkeer, instellen van eenrichtingsverkeer, aanbrengen van ‘knips’. Dergelijke maatregelen hebben met name consequenties voor het gebruik van de auto binnen de stad, echter elke bestemming in de stad zal per auto bereikbaar blijven. Ter facilitering van het autoverkeer worden maatregelen genomen om een betere doorstroming voor autoverkeer rondom de stad te organiseren, zoals het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen.”*

De nieuwe koers heeft geleid tot het DMR zoals geformuleerd in hoofdstuk 2 van de NRD. Deze paragraaf onderbouwt waarom de eerder verkende alternatieven in het plan-MER verder buiten beschouwing worden gelaten, en welke milieuoverwegingen daarbij een rol hebben gespeeld. De regioring zoals opgenomen in het DMR en de ontwerp SOR zullen uiteraard wel in het plan-MER worden beoordeeld.

3. Eerder verkende alternatieven

Alternatief 1 ‘Grote’ ring (2x2 rijstroken)

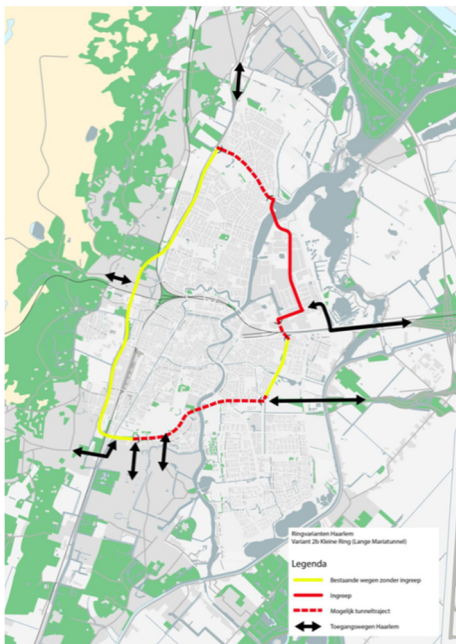


- Aansluiting Westelijke Randweg - Delftplein
- Vondelweg (2x1 danwel 2x2))
- 2x2 Schoterbrug, Waarderweg, Camera Obscuraweg
- Opwaarderen kruispunt Camera Obscuraweg - Waarderweg
- Aanpakken Kruispunt Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan
- Baan voor linksaf Buitenrustbrug richting Schalkwijkerstraat, 2x2 Buitenrustlaan

Toelichting: hier zijn de effecten nagegaan indien zou worden ingezet op de bestaande ringstructuur met aanvullende maatregelen over circa 6 km door op het gehele tracé 2x2 rijstroken te creëren

(indicatief)

Alternatief 2 'Kleine' ring



- Jan Gijzenvaarttunnel
- 2x2 Schoterbrug, Waarderweg,
- 2x2 Oude Weg
- Prins Bernhardtunnel
- Aanpakken Kruispunt Schipholweg-Amerikaweg-Prins Bernhardlaan
- Korte Mariatunnel (variant 2a) / Lange Mariatunnel (variant 2b)

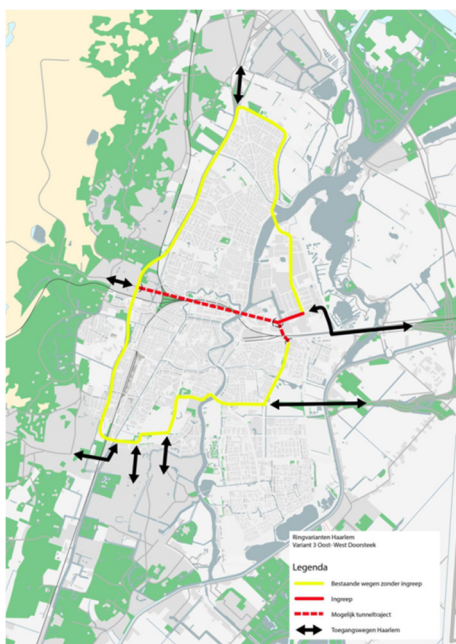
Toelichting: hier zijn de effecten nagegaan van een kleine ring met drie nieuwe tunnels: Mariatunnel, Prins Bernhardtunnel en Jan Gijzenvaarttunnel.

Daarbij is gekeken naar een korte Mariatunnel (circa 1 km) en een lange Mariatunnel (circa 3 km). De Jan Gijzenvaarttunnel heeft een lengte van circa 2 km en de Prins Bernhardtunnel van circa 0,5 km.

Het aan te passen tracé zou een lengte bestrijken van 6,3 km resp. 7,8 km.

(indicatief)

Alternatief 3 Oost – west-doorsteek



- Bolwerkentunnel
- Prins Bernhardtunnel
- 2x2 Oude Weg

Toelichting: hier is nagegaan wat de effecten zijn van centrale as oplossing met twee tunnels. De grootste ingreep is de Bolwerkentunnel met een voorziene lengte van circa 3 km.

Het aan te passen tracé zou een lengte bestrijken van circa 4 km.

(indicatief)

Voor elk van de drie ambtelijke alternatieven geldt dat de infrastructurele maatregelen gepaard zouden moeten gaan met flankerend beleid om de ringweg resp. doorsteek goed te laten werken. Het gaat dan om prioriteit voor OV en fiets binnen de ring, snelheidsremmende maatregelen binnen de ring voor autoverkeer en knips voor autoverkeer op nader te bepalen locaties.

4. Conclusies

De drie ambtelijke alternatieven zijn door een extern bureau (Goudappel Coffeng) doorgerekend. Voor alle drie zijn in grote lijnen dezelfde conclusies te trekken als ook al getrokken waren in de studies “Verkeersonderzoek oostelijke ring Haarlem” uit 2013 en de “Regionale effectstudie Mariatunnel” uit 2015.

- In het “Verkeersonderzoek oostelijke ring Haarlem” is geconcludeerd dat een capaciteitsverruiming op de Vondelweg, Waarderweg en Camera Obscuraweg in beperkte mate bijdraagt aan de omgevings- en leefbaarheidsdoelen, omdat slechts een kleine vermindering van de verkeersdruk in omliggende woonwijken wordt bereikt: “Om dit doel te bereiken is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig, dat verder gaat dan alleen capaciteitsuitbreidingen”. Er is aanbevolen om in het kader van de Structuurvisie openbare ruimte te zoeken naar integrale oplossingen voor leefbaarheidsproblemen in omliggende woonwijken.
- De Kennemertunnel (voorheen Mariatunnel genoemd) leidt wel tot een significante afname van de verkeersdruk op de bestaande route van de N205 door Haarlem. Daarmee wordt een groot knelpunt opgelost. Maar ook voor deze maatregel geldt dat de positieve effecten op het overige wegennet in Haarlem zo diffuus zijn, dat geen wezenlijk andere wegprofielen kunnen worden gerealiseerd als daarnaast geen aanvullende maatregelen binnen de ring worden genomen.

Vervolgens zijn eind 2015 de varianten doorgerekend waarbij de *gehele* ring wordt aangepakt (zoals in de figuren weergegeven). Dit heeft echter niet tot andere conclusies geleid. De ring zelf wordt goed gebruikt, maar binnen de ring ontstaat een diffuus beeld: op veel plaatsen is sprake van een relatief beperkte afname van verkeer. Dat betekent dat aanpassingen aan de ringstructuur voor het autoverkeer alléén onvoldoende zijn om de gestelde doelen *binnen* de ring te bereiken. Alleen bij een zeer ingrijpende reconstructie van de ring (70 km/h, ongelijkvloerse kruispunten) zou sprake zijn van grotere effecten binnen de ring, maar dit wordt vanwege de benodigde ruimte en leefbaarheidsaspecten (geluidhinder) niet realistisch geacht. En zelfs dan ontstaan de afnames van verkeer binnen de ring niet altijd op de locaties waar dat het meest gewenst is.

Op grond van deze analyses is aanbevolen ‘van binnen naar buiten’ te werken in plaats van andersom. De opgave (doelen) van de gemeente liggen immers *binnen* de ring. Eerst moet binnen de ring worden gezocht naar mogelijkheden om de gewenste doelen te bereiken. Daarvoor is een integrale benadering nodig, waarbij niet alleen naar auto-infrastructuur wordt gekeken, maar (juist) ook naar mogelijkheden om de modal split (vervoerwijzekeuze) te beïnvloeden ten gunste van fiets en openbaar vervoer. In tegenstelling tot de eerder onderzochte (auto)varianten geeft het DMR daar invulling aan. De benodigde aanpassingen op de ring zelf worden hier vervolgens van afgeleid.